(PUESTO CDO)

MALVINAS
Caja 86
Carpeta 14

TEMA MALVINAS

"SECRETO"

- CELEBRACIÓN Y ELOGIO PARA UN CORTE DE MANGA, JOSE LUIS GALLARDO - 27/12/82 (CANCIÓN / POESIA).
- MENSAJES ENVIADOS Y RECIBIDOS POR VIAJE DE C130 A MARAMBIO CERCA A LOS 2000 TLV, CONFLICTO DE 1990/ABRIL
- Hecho y secuencia vuelo C130 a MARAMBIO
- BRITISH EMBASSY sobre C130 vuelo 27 Abril 1990.
- NOVEDADES sobre vuelo C130 EL PALOMAR-MARAMBIO
- Fotocopia NS/ sobre el C130 PREVIO al AVISO del VUELO
- AVIACION CIVIL: PEDIDOS INFORMACIÓN sobre VUELOS EN los FIRS (ESP-INGLES)
- RESPUESTAS A los REQUERIMIENTOS BRITANICOS

- DPTO GUERRA ELECTRONICAS, VUELO Nº 152
- INVESTIGACION sobre MALVINAS EN INGLES Abril 1990

VELOZ

centinela
INDUSTRIA ARGENTINA

CELEBRACION Y ELOGIO PARA UN CORTE DE MANGA

Estas rimas tienen su crígen en una película sobre la Guerra de las Malvinas, rodada por la BBC y exhibida privadamente en Buenos Aires.

Te vi en una película llegada de Inglaterra,
con la versión británica respecto a nuestra guerra.

No importa la película, pues haré referencia
de su extensión tan solo a una breve secuencia.

El general Menéndez (la Historia ha de juzgarlo)
ya resignó su sable sin llegar a empuñarlo.

Bajo el cielo plomizo, bajo custodia armada,
avanza una columna para ser embarcada.

Marchan nuestros soldados arrastrando las botas,
envueltos en sus mantas, masticando derrotas.

Y marchabas con ellos, en el extremo izquierdo
de una fila marchabas, según lo que recuerdo.

Caminabas a largas zancadas desparejas
y llevabas el casco metido hasta las cejas;

los dientes apretados, el ceño de tormenta,
tu bigote era hoguera despeinada y violenta

(bigotes colorados, de bárbaro insepulto;
bigotazos propicios al alcohol y al insulto.)

Caminabas con largas zancadas insolentes:
las cámaras siguieron tu paso con sus lentes.

Caminabas ajeno a tales circunstancias,
la mirada sombría perdida en las distancias.

Al frente la mirada y en los tímpanos ecos
de cien mil estampidos, repetidos y secos.

Sin embargo, de pronto, después de haber pasado
delante de las cámaras, feroz y ensimismado,

reparaste en el rol, el rol involuntario
que protagonizabas para el bando adversario.

Desandaste lo andado y altivo, compadrón,
te plantaste delante de la televisión.

Registró el celuloide tu estampa socarrona,
con los brazos en jarras, la sonrisa burlona.

Tus bigotes de lacre, a la sombra del casco,
dibujan un visaje de humor, de bronca, de asco.

Entonces, lentamente, cincelaste en un gesto
la actitud inequívoca de quien conserva resto.

Fue el tuyo un admirable corte de manga clásico,
planetario, doméstico, académico y básico.

Fue un gran corte de manga, armonioso, directo,
superlativo, homérico, delicioso, perfecto,

sublime, cosmogónico, excelso, escatológico,
musical, metafísico, ejemplar, pedagógico.

Te agradezco, soldado, tu arrebato atrevido,
aunque ignore tu nombre e ignore tu apellido.

Ni siquiera llevabas distintivo ninguno,
anónimo guerrero del sarcasmo oportuno.

Agradezco tu gesto repentino y audaz;
agradezco tu gesto patriótico y procaz.

Simbólico exabrupto, dirigido tal vez
no solo al enemigo, al vencedor inglés,

sino a la cobardía de aquel jefe prudente
que jamás ocupó su lugar en el frente;

al superior cobarde y al gobernante inepto;
al cálculo fallido y al errado concepto;

al cauto periodista que retaceó su aliento;
al especulador que aprovechó el momento;

al político dúplice; al literato críptico;
al abogado cómplice; al ideólogo elíptico;

al funcionario escéptico; al mendaz catedrático;
al ámbito soviético y al mundo democrático;

al este y al oeste; al Imperio Británico;
las Naciones Unidas y su Estatuto Orgánico;

a la Comunidad mercantil europea;
a cada voto adverso emitido en la OEA;

al modo como actuaron los norteamericanos;
a las Ligas que agitan los Derechos Humanos.

Celebro, combatiente, tu gesto simple y gráfico;
tu rotundo ademán, docente y pornográfico.

Tu gesto dirigido hacia todos los vientos,
que involucra no obstante opuestos sentimientos,

pues implica un arranque de gratitud primaria,
que puede establecerse por deducción contraria.

Tu repudio, en efecto, también es expresión
de afecto para quienes te dieron su adhesión.

Expresión paradógica de afecto transitivo:
abraso recatado, tangencial, primitivo.

Escueta acción de gracias al pueblo solidario
y al generoso impulso de cada voluntario;

y a cada escarapela que adornó una solapa;
y cada plaza llena que animó nuestro mapa;

al aporte entregado en la colecta pública;
a la emoción patriótica de toda la República;

a los tantos rosarios desgranados en coro,
pidiendo la victoria o una paz con decoro;

a la voz espontánea, diferente y genérica,
de apoyo que elevaron las naciones de América;

al piloto esforzado y al marino cabal;
al conscripto, al gendarme, al cabo, al oficial,

que supieron cumplir su deber de soldados
en aquellos lejanos parajes desolados;

al jovial camarada que segó la metralla;
a la sangre fraterna derramada en batalla.

Por estas y otras cosas que tu gesto delata,
lo celebro, guerrero del bigote escarlata.

Celebro tu ademán, celebro tu talante,
celebro el alegato inscripto en tu desplante.

Y propongo que el bronce conserve en alegórico
monumento tu gesto canyengue y metafórico.

Tu brazo proyectado en trunca trayectoria
nos estará indicando el rumbo de la Historia.

Con su órbita inconclusa, tu antebrazo ascendente
dirá de la existencia de un asunto pendiente.

Plástico y elocuente, tu ademán detenido
gritará que la guerra no es asunto concluído.

Pues allí, circundadas por espuma revuelta,
las Malvinas esperan, esperan nuestra vuelta.

Y tu corte de manga señalará el camino
que nos lleve otra vez hasta Puerto Argentino.

Juan Luis Gallardo

Diciembre 27 de 1982

zczc cyy056 161212
kk sabbqcoc
161404 savcqryx
para retransmitir a mtp (llamada 00-306-2427 hqbffi fk):
the quick brown fox jumps over the lazy dog
1234567890987654321
please acknowledge this message

D.O.

Comodoro CARLOS JOSE LUPIAÑEZ
Jefe Depto. Operaciones

nnnn

2nnz
21763fuaer ar
24/10 14:07
3062407z
2407 c b f f fk

2407 c b f f fk

21763fuaer ar
de: noba
para: mtp
s/n gho 241545 (utc)
bt
in reference to our notification flight c-130 (madrid joint annex i-iii,2) planned for 25 october 90, has been delayed for 26 october 90. other flights details without ghanges. please acknowledge this message.

2407 c b f f fk
ytxtion
essage is acknowledged. please answer my telex sent today regarde
yr message is acknowledged. please answer my telex sent tosvay

rtit mod a las 241611 utc '
2407 c b f f fk

2407 c b f f fk

21763fuaer armmmm
004.1 rim

NNNN

ZCZC CCA058 221533
FF XENCRIPT SABBQCOC XINFORMA SABCQOCT SABCQOEM SABCOTSW SABCQKJF
221150 SAVCQBJF
:::::
CCCCC

NRO AUQ-3389-AEZ
P GHO 221150 OCT 90
FM CRVOBJF
TO BUERCOC
INFO BUEOCCT BUEOCEM BUEFANA BUEFEOJ
GRS S/C.-
BT.-

XXXXX
PARA RETRANSMITIR A MTP (LLAMADA OO-306-2427 HQBFFI FK) IN ACCORDANCE WHIT MADRID JOINT DECLARATION FEB 90.-
WE NOTIFY THAT ON 25 OCT 90 A TRANSPORT AIR CRAFT C-130 IN FLY BS AS VCOMGCMBIO BASE DPLL PAS NEAR THE COAST (30 NAUTICAL MILES EAST TO ARGENTINE PORT) IN ACORD WITH NEXT DETAIL: 1) CALLSIGNS FUAER 050. 2) FL 200/220. 3) ESTIMATE POSITION 'A' 50 DEGREES 10'S 57 DEGREES 00'W 1242 UTC 'B' 51 DEGREES 40'S 57 DEGREES 00'W 1300 UTC 'C' 52 DEGREES 40'S 57 DEGREES 00'W 1313 UTC. 4) GENERAL COURSE SOUTH. 5) FRECUENCY LISTENING HOLE 118,5 (MPA) EVERY SIGNIFICATIVE WILL BE NOTIFICATED OPORTUNITY.- PLEASE ACKNOWLEDGE THIS MESSAGE.-
BT.-

/////
0940

/////

++++++

ops 34610

CONFIDENCIAL

ZCZC 0QA095 221430
FF XENCRIPT SABBQCOC XINFORMA SABCQOCT SABCQOEM SABCQTSW SABCQKJF
221150 SAVCQBJF
:::::
CCCCC

NRO AUQ-3389-AEZ
P GHO 221150 OCT 90
FM CRVOBJF
TO BUERCOC
INFO BUEOCCT BUEOCEM BUEFANA BUEFEOJ
GRS S/C.-
BT.-

LAN

XXXXX
PARA RETRANSMITIR A MTP (LLAMADA 00-306-2427 HQBFFI FK) IN ACCORDANCE WHIT MADRID JOINT DECLARATION FEB 90.-
WE NOTIFY THAT ON 25 OCT 90 A TRANSPORT AIR CRAFT C-130 IN FLY BS AS VCOMGCMBIO BASE DPLL PAS NEAR THE COAST (30 NAUTICAL MILES EAST TO ARGENTINE PORT) IN ACORD WITH NEXT DETAIL: 1) CALLSIGNS FUAER 050. 2) FL 200/220. 3) ESTIMATE POSITION 'A' 50 DEGREES 10'S 57 DEGREES 00'W 1242 UTC 'B' 51 DEGREES 40'S 57 DEGREES 00'W 1300 UTC 'C' 52 DEGREES 40'S 57 DEGREES 00'W 1313 UTC. 4) GENERAL COURSE SOUTH. 5) FRECUENCY LISTENING HOLE 118,5 (MPA) EVERY SIGNIFICATIVE WILL BE NOTIFICATED OPORTUNITY.- PLEASE ACKNOWLEDGE THIS MESSAGE.-
BT.-

/////
0940

/////

+++++

[redacted]

nro.as-2323
p 221200 oct 90

zczc ccf031 221217 vvv
ff sabbqcoc sabcqkjf sabcqoct sabcqoem sabcqtsw
ff xencript sabbqcoc xinforma sabcqoct sabcqoem sabcqtsw sabcqkjf
221150 savcqbjf
:::::
ccccc

nro auq-3389-aez
p qho 221150 oct 90
fm crvobjf
to buercoc
info bueocct bueocem buefana buefeoj
grs s/c.-
bt.-

/////
para retransmitir a mtp (llamada 00-306-2427 hqbffi fk) in accordance whit madrid joint declaration feb 90.-
we notify that on 25 oct 90 a transport air craft c-130 in fly bs as vcomgcmbio base dpll pas near the coast (30 nautical miles east to argentine port) in acord with next detail: 1) callsigns fuaer 050. 2) fl 200/220. 3) estimate position 'a' 50 degrees 10's 57 degrees 00'w 1242 utc 'b' 51 degrees 40's 57 degrees 00'w 1300 utc 'c' 52 degrees 40's 57 degrees 00'w 1313 utc. 4) general course south. 5) frecuency listening hole 118,5 (mpa) every significative will be notificated oportunity.- please acknowledge this message.-
bt.-

/////
0940

/////

NRO: 87767 GHO: 181256 OCT 90 CARACTER: "C" PRIORIDAD: "P"

PROMOTOR: BUEOCEM (SABCQOEM) (OPS)

EJECUTIVO: CRVOBJF (SAVCQBJF)

INFORMATIVO: BUEFANA (SABCQTSW)-BUEFEOJ (SABCQKJF)

T E X T O

ANTE REALIZACION VUELO C-130 PAL-MBI EL DIA 25 OCT-90, EL 221200 OCT-90 HORA LOCAL, DEBERA ENVIAR A COMANDANTE MILITAR MALVINAS SIGUIENTE MENSAJE MEDIANTE SISTEMA DE COMUNICACION DIRECTA:

"DE ACUERDO A DECLARACION CONJUNTA MADRID FEBRERO 1990 (ANEXO I, III-2) NOTIFICO QUE DIA 25 OCT-90 UN AVION DE TRANSPORTE C-130 EN VUELO BUENOS AIRES A BASE AEREA VICECOMODOR MARAMBIO PASARA EN VECINDAD DE COSTAS (30 MILLAS NAUTICAS AL ESTE DE PUERTO ARGENTINO) DE ACUERDO AL SIGUIENTE DETALLE:

1°) SEÑAL DE LLAMADA: FUAER 050

2°) FL 200/ 220

3°) POSICIONES Y ESTIMAS:

A) 50°-10'S - 57°-00'W : 12:42 UTC

B) 51°-40'S - 57°00'W : 13:00 UTC

C) 52°40'S - 57°00'W : 13:13 UTC

4°) CURSO GENERAL SUR

5°) FRECUENCIA ESCUCHA: 118.5 (MPA)

TODO CAMBIO SIGNIFICATIVO SE NOTIFICARA OPORTUNAMENTE PTO SOLICITO ACUSE RECIBO" BT.-

DPTO OPS (Div Prog)- 19 Oct 90 F.A.G.

FUERZA AEREA ARGENTINA · Comando en Jefe · Operaciones

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Comodoro CARLOS JOSE LOPIANEZ
Jefe Departamento Operaciones

BB 7760

NRO:..... GHO: 181255 OCT 90 CARACTER: "B" PRIORIDAD: " P "

PROMOTOR: BUEOCEM (OPS)

EJECUTIVO: CRVOBJF (SAVCQBJF)

INFORMATIVO: BUEFANA (SABCQTSW)- BUERACT (SABBQCCT)-CRVRSJF (SAVCQRJF)

T E X T O

EN RELACION A MI TXT BB-5927 GHO 231135 AGO-90 Y CON EL FIN DE NORMALIZAR ENCAMINAMIENTO REFERENTE A INFORMACION DE SOBREVUELOS AVIONES NO MILITARES (INCLUIDAS AERONAVES DE PREFECTURA NAVAL ARGENTINA), LOS DATOS INDICADOS EN EL CITADO MENSAJE DEBERAN CURSARSE A MOUNT PLEASANT MEDIANTE SISTEMA AFTN PTO EL REMITENTE SERA EL ACC COMORORO RIVADAVIA. SOLO EN CASO DE URGENCIA SE UTILIZARA MEDIOS DEL SISTEMA DE COMUNICACION DIRECTA ENTRE AUTORIDADES MILITARES.

ASIMISMO, SE REITERA LA NECESIDAD DE CUMPLIMENTAR LOS CRITERIOS SEÑALADOS EN TXT AB-5820 GHO 211115 AGO-90 DE BUEOCEM, EN LAS COMUNICACIONES ENTRE AUTORIDADES MILITARES BT.-

DPTO OPS (Div Prog)- 19 Oct 90 F.A.G.

EPO - FUERZA AEREA ARGENTINA - Operaciones

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Comodoro CARLOS JOSE LUPIAÑEZ
Jefe Departamento Operaciones

NNNN
042900907105813 SRL 035 N

042900907110111 SRL 036 N

ZCZC EYY040 071102
CH
DE DICOM
NNNN
ZCZC EYY041 071102
FF SABBQCOC
071400 SAVCQRYX
PARA RETRANSMITIR A MTP(LLAMADA 00-306-2427 HQBFFI FK):

THE QUICK BROWN FOX JUMPS OVER THE LAZY DOG
1234567890987654321
PLEASE ACKNOWLEDGE THIS MESSAGE.

T. IM 071401UTC

NNNN

042900907110331 SRL 037 N

ZCZC EYY055 241101
CH
DE DICOM
NNNN

ZCZC EYY056 241103
FF SABBQCOC
241400 SAVCQRYX
PARA RETRANSMITIR A MTP (LLAMADA 00-306-2427 HQBFFI FK):

THE QUICK BROWN FOX JUMPS OVER THE LAZY DOG
1234567890987654321
PLEASE ACKNOWLEDGE THIS MESSAGE.

NNNN

13

CONFIDENCIAL

TRIPLICADO ANEXO 1480

FUERZA AEREA ARGENTINA

MENSAJE

Facilidad / Casal	AUTENTICAR / AUTENTICADO	Clasificación de Seguridad: S C R P (Circundar lo que corresponda)	Transmitir CLARO / Recibido	Nro. de Control

Estación - es
Llamada - s
Exceptuada - s 49-7796.-
NR

Estación transmisora
Instr. de Transmisión

PRECEDENCIA: Z Flash / O Inmediato / P Prioridad / R Rutina (Circundar lo que corresponda)	GRUPO FECHA HORA: GRUPO HORARIO	MES	AÑO	INSTRUCCIONES DEL MENSAJE: Acusar / Conformidad / Con Momento de Ejecución
	271450	AGOSTO	1990	

PROMOTOR BUERAEM
EJECUTIVO - S JRVRSJF

INFORMATIVO - S BUEOJOT

EXCEPTUADO - S

Grupos: BT

PARA SU CONOCIMIENTO RETRANSMITO TXT Nº bb-5927 GHO 231135 AGO 90 DE COFERAER, "REF. A DECLARACION CONJUNTA ARGENTINO BRITANICA Y CON EL FIN DE NORMALIZAR INFORMACION QUE SE CURSARA A MTI EN RELACION A VLOS DE LA PREFECTURA NAVAL ARGENTINA EN VECINDAD DE ZONAS COSTERAS DE ISLAS MALVINAS, SE DEBERA AJUSTAR A LOS SIGUIENTES DATOS 1) TIPO DE AVION, OPERADOR Y FECHA DE VLO 2) POSICIONES GEOGRAFICAS (LAT. LONG) Y HORAS ESTIMADAS DE LAS MISMAS EN AREAS PROXIMAS A LAS ISLAS 3) NIVEL DE VLO E INDICATIVO DE LLAMADA 4) FRECUENCIA DE ESCUCHA DE LA AERONAVE (PRINCIPAL 118,5 SECUNDARIA 121,5/243) LA MENCIONADA INFORMACION SERA SUMINISTRADA A CRV 10R ANAU Y CURSADA A MTI 1200 HS ANTES DE LA PREVISTA DE DESPEGUE. LO EXPRESADO PRECEDENTEMENTE ///

BT | Grupo Hora | K | AR

	Inicial	Cód. Nro.	Fecha Hora
Entrada Central			
Recibido	27	AGO 1990	
Transmitido			
Retransmitido			
Salida Central			
Recibido Destino			

CONOCIMIENTO

COMANDO DE REGIONES AEREAS - DIRECCION DE COMUNICACIONES - MESA CONCENTRACION Y DISTRIBUCION

INSTRUCCIONES ESPECIALES
MENSAJE TIPO: DESDOBLADO ☐
CLADIREC ☐ CODIREC ☐
METODO: RECEPCION ☐ DIFUSION ☐
INTERCEPTACION ☐
ACLARACIONES

Referido al mens .....
Clasificado SI ☐ NO ☐
Sacar ..... copias
Pg. ... de ... Págs

	Firma	Código
Promotor o Autorizado		
Redactor		
Jefe Centro Comunicac.		

Impreso en Industrias Gráficas Aeronáuticas (IGA)

CONFIDENCIAL

ANEXO 1460

FUERZA AEREA ARGENTINA — MENSAJE

Facilidad / Canal	AUTENTICAR / AUTENTICADO	Clasificación de Seguridad (Circundar lo que corresponda)	Transmitir CLARO / Recibido	Nro. de Control
		S C R P		

Estación - es
Llamada - s
Exceptuada - s — Estación transmisora
NR — Instr. de Transmisión

PRECEDENCIA	GRUPO FECHA HORA			INSTRUCCIONES DEL MENSAJE	
Z Flash / O Inmediato / P Prioridad / R Rutina (Circundar lo que corresponda)	GRUPO HORARIO	MES	AÑO	Acusar Conformidad ☐	Con Momento de Ejecución ☐
		AGOSTO	1990		

PROMOTOR BUERAEM
EJECUTIVO - S CRVRSJF
INFORMATIVO - S BUEOCOT
EXCEPTUADO - S

Grupos	BT

/// ES INDEPENDIENTE DE LA TRAMITACION RUTINARIA ANTE OFICINAS DE CONTROL DE TRANSITO AEREO.

BT	Grupo Hora		K	AR

COMANDO DE REGIONES AEREAS — 27 AGO 1990 — MESA CONCENTRADORA

	Inicial	Cód. Nro	Fecha Hora
Entrada Central			
Recibido			
Transmitido			
Retransmitido			
Salida Central			
Recibido Destino			

CONOCIMIENTO

INSTRUCCIONES ESPECIALES
MENSAJE TIPO: DESDOBLADO ☐ CLADIREC ☐ CODIREC ☐
METODO: RECEPCION ☐ DIFUSION ☐ INTERCEPTACION ☐
ACLARACIONES.

Referido al mens .....
Clasificado SI ☐ NO ☐

Sacar ..... copias
Pg. ..... de ..... Págs.

	Firma	Código
Promotor o Autorizado	Brigadier JORGE HERNAN GIMENEZ Jefe de Estado Mayor	
Redactor	ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL	
Jefe Centro Comunicac.	Mayor JOSE ANTONIO ALVAREZ Auxiliar Departamento Operaciones	

Impreso en Industrias Gráficas Aeronáuticas (IGA)

FB-6015

241331 AGO 90

BUEOCGT (SABCQOCT)
CRVOBJF (SABCQBJF)

PARA SU CONOCIMIENTO RETRANSMITO TXT 764 GHO 221705 AGO 90 COMA ORIGINADO POR MINIDEF:

ACUERDO MALVINAS/261930 JUL/ CUMPLIR VUELO DE VIGILANCIA MARITIMA PREVISTO PRIMERA SEMANA CMM MODIFICANDO SU AREA DE OPERACION Y PROPOSITO PD EFECTUAR CONTROL DE PESCA EN "CORONA NORGE" CMM LUEGO TRANSITO POR EL OESTE DE MALVINAS CON DISTANCIA DE PASAJE DE 30 MILLAS DE LA COSTA PD REALIZAR COORDINACIONES CON FIR COMODORO RIVADAVIA PARA DAR CUMPLIMIENTO AL ANEXO IV ITEM 2B DE LA DECLARACION CONJUNTA DE MADRID FEB 90 PD ASEGURAR QUE PLAN DE VUELO CONTENGA REFERENCIAS A LA DERROTA SOLO POR LATITUD Y LONGITUD Y QUE NO MENCIONE AREAS ILEGITIMAS

CONTI////

FB-6015

ESTABLECIDAS POR GRAN BRETAÑA Y NO ACEPTADAS POR EL PAIS PD DURANTE EL VUELO EN CASO DE SER INTERROGADO POR AUTORIDADES O UNIDADES BRITANICAS SOBRE MOTIVOS DE SU PRESENCIA EN EL AREA CMM EVITARA DAR INFORMACION QUE REFLEJE ALGUN TIPO DE RECONOCIMIENTO A UNA SUPERVISION BRITANICA Y CONTESTARA QUE TRANSITA POR UN ESPACIO SOBRE EL QUE RIGE EL DERECHO DE LIBRE AERONAVEGACION PARA UNIDADES DE SU TIPO PD EL AVION DEBERA CUBRIR LA FRECUENCIA 118.5 MC PARA EVENTUAL ENLACE CON EL AEROPUERTO DE MONTE AGRADABLE Y PREVERA COMO ALTERNATIVA 121.5 MC Y 243.0 MC PTO

NOTA: MENCIONADA TAREA SERA CUMPLIDA POR LA ARMADA NACIONAL BT

OBS (T), 23 AGO 90 c.o.m.

Brigadier HECTOR RICARDO [illegible]
Comandante de Operaciones Aéreas

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Jefe Departamento Operaciones

OPS

26583

ZCZC OQA191 221823
KK SABCOOOP
221720 SABBQCTY
B/0764
P 221705 AUG 90
BT
FM MINIDEF
TO EMGA
INFO COOP
COPERANO
SECREFAER
BT

...FALTA PD

BBBB
(COMIENZO MC) 162

ACUERDO MALVINAS/261930 JUL / CUMPLIR VUELO DE VIGILANCIA MARITIMA PREVISTO PRIMERA SEMANA CMM MODIFICANDO SU AREA DE OPERACION Y PROPOSITO PD EFECTUAR CONTROL DE PESCA EN ''CORONA NORTE'' CMM LUEGO TRANSITO POR EL OESTE DE MALVINAS CON DISTANCIA DE PASAJE DE 30 MI LLAS DE LA COSTA PD REALIZAR COORDINACIONES CON FIR COMODORO RIVADA- VIA PARA DAR CUMPLIMIENTO AL ANEXO IV ITEM 2B DE LA DECLARACION CON JUNTA DE MADRID FEB 90 PD ASEGURAR QUE PLAN DE VUELO CONTENGA REFEREN CIAS A LA DERROTA SOLO POR LATITUD Y LONGITUD Y QUE NO MENCIONE AREAS ILEGITIMAS ESTABLECIDAS POR GRAN BRETAÑA Y NO ACEPTADAS POR EL PAIS PD DURANTE EL VUELO EN CASO DE SER INTERROGADO POR AUTORIDADES O UNI- DADES BRITANICAS SOBRE MOTIVOS DE SU PRESENCIA EN EL AREA CMM EVITARA DAR INFORMACION QUE REFLEJE ALGUN TIPO DE RECONOCIMIENTO A UNA SUPER VISION BRITANICA Y CONTESTARA QUE TRANSITA POR UN ESPACIO SOBRE EL QUE RIGE EL DERECHO DE LIBRE AERONAVEGACION PARA UNIDADES DE SU TI PO PD EL AVION DEBERA CUBRIR LA FRECUENCIA 118.5 MC PARA EVENTUAL EN LACE CON EL AEROPUERTO DE MONTE AGRADABLE Y PREVERA COMO ALTERNATIVA 121.5 MC Y 243.0 MC. -SOL-

22 AGO 1990

Mayor JUAN ENGROBA
Jefe División Cursos en el País

Ops 269/3

CONFIDENCIAL

NNNN
ZCZC 00A203 241626
FF XENCRIPT SABCQOCT XINFORMA SABCQEEJ SABBQRCT SABBQCDI SABCQKJF
FF SABCQTSW
241410 SAVCQBJF
:::::
CCCCC

NRO DUQ-2656-AEZ
P GHO 241410 AGO 90
FM CRVOBJF
TO BUEOCCT
INFO BUEFEJJ BUERACT BUERCDI BUEFEOJ BUEFANA
GRS S/C.-
BT.-

/////
EN CUMPLIMIENTO DIRECTIVA NRO 479 DEL E.M.G.F.A. INFORMO ENLACE PREVISTO 14:00 UTC, SE ESTABLECIO PRIMARIO (TTY-TELEX) SIN NOVEDAD, Y SECUNDARIO (HF) NO SE REALIZO POR MET.-
BT.-

/////
0285

/////

+++++

Comunicaciones y Electrónica
TOMO CONOCIMIENTO DEL PRESENTE MENSAJE
JEFE DE TURNO
DIA MES HORA

Mayor JUAN ENGROBA
Jefe, Diplomático Cursos en el País

24 AGO 1990

Ops 26863

NNNN

ZCZC 0QA138 241234
FF SABCQOOP SAVCYXYX
241230 SABBQCTY
SVC PTO PARA OPS.-

21763FUAER AR
FUERZA AEREA ARGENTINA

YOUR TELEX TEST MESSAGE IS ACKNOWLEDGED.
PLEASE STANDBY FOR TEST MESSAGE ON THE FAX SYSTEM.
REGARDS MTP

THIS MESSAGE TIMED AT2414457 AUG

AB- 5820

211115 AGO 1990

BUEOCCT
CRVOBJF

BUEFANA

REFERENTE A APLICACION "DECLARACION CONJUNTA ARGENTINO - BRITANICA" Y CON EL FIN DE AJUSTAR PROCEDIMIENTOS DE COMUNICACIONES CON ISLAS MALVINAS, DEBERA CONTEMPLAR SIGUIENTES CRITERIOS:

1°) EL ENLACE CON MTP SE EFECTUARA, SIEMPRE QUE SEA POSIBLE, MEDIANTE RED PRIMARIA INDICADA EN PLAN DE COMUNICACIONES (TELEX).

2°) EN TODA OPORTUNIDAD QUE SE CURSEN MENSAJES POR TELEX, REQUERIR EL ACUSE RECIBO POR PARTE DE MTS.

3°) EL GRUPO HORARIO DE LOS MENSAJES QUE SE EMITAN DEBE EXPRESAR HORA UTC. PTO.

FUERZA AEREA ARGENTINA

Brigadier SECTOR MARCOS VALERI
Comandante Operaciones Aéreas "Aco."

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Comodoro CARLOS JOSE LUPIAÑEZ
Jefe Departamento Operaciones

21

AMBITO FINANCIERO 3 AGO 1990

FUERZA AEREA ARGENTINA
DPTO. COMUNICACION SOCIAL
RUBRO
CARPETA

NNNN
ZCZC 00A136 271756
FF SABCQOOP
271755 SABBQCTY
SVC PTO
REF TLX PARA MLV/MTP TRANSMITIDO A CRV A LAS 271752 PTO

NNNN

21763fuaer ar
fuerza aerea argentina

21763t
tpbbp f
fk
dtg 291505 zjul90
aqui habla fuerzas britannicas mount pleasant. este uno mensaje.
ahora no tenemos uno linguistico enespanol.
vespuesta en ingles por favor.
for the attention of comodora rivadavia acc:
r3219 not receiving you on hf. fir as follows:
estimate 45 south 48 west at 29 1540z jul90 fl 330
please acknowledge.
regards.
bt

2427 c b f f fk

21763fuaer ar

fk
dtg 272030zjul 90
please confirm that we will check the hf link at 1600z
next friday, 03 aug 90.
please confirm the time.
we have endeavoured to send you a fax on the following number=
00541393300?. we have not yet succeeded. we will continue
to try.
we will continue to contact you on the telx at 1400z
next friday 03 august 90.
please acknowledge.
regards and thank you.

Hz. Dias.

OPS

23646

NNNN
ZCZC 00A179 272234
FF XENCRIPT SABCGOCT XINFORMA SABCQEEJ SABBQRCT SABBQCDI SABCQKJF
FF SABCQTSW
271830 SAVCQBJF
:::::
CCCCC

CONFIDENCIAL

NRO AUQ-2365/AEA
P GHO 271830 JUL 90
FM CRVQBJF
TO BUEOCCT
INF BUEFEJJ BUERACT BUERCDI BUEFEOJ BUEFANA
GR SC
BT.-

/////
EN CUMPLIMIENTO DIRECTIVA NRO 479 DEL E.M.G.F.A. INFORMO ENLACE
PREVISTO 14:00 UTC SE ESTABLECIO PRIMARIO (TTY - TELEX) SIN NOVEDAD
Y SECUNDARIO (HF) MTS/MTP LLAMO EN IDIOMA INGLES PTO
BT.-

/////
0295

/////

+++++

M. F. Viñas.

NNNN
ZCZC OQA092 271452
FF SABCQOOP
271452 SABBQCTY
SVC PTO
REF MSG'S PARA MTP/MLV TX A CBREEE CVR 271447/271450 UTC... HOA
PTO ☆ ☆ ☆☆

nro dwa 1733/efz
r 111440 may 90
fm cbafazj
to buefejd
info fmamajf buemmda
gr sc
bt
informo 11-may-90 queda liberada aeronave ia-50 guarani matricula
t-128, accidentada 27-abr-90 bt

1/006

21763fuaer ar
fuerza aerea argentina
21763a
ruxp f fk
dtg 271640zjul90
reference my last telex 271610zjul90. we find there is more static on 4154.0. we will continue to contact you on 6445.4 khz.
regards.
bt
2427 c b f f fk

21763fuaer ar
fuerza aerea argentina
21763fea
c b f f dfw
dtg 27161zjul90
we are having difficult hearing you on hffreq. 6445.4 khz.
we blieve there is alo of static.
lease could yo change freqency, ,92, to 4154.0 khz.
please cknowledge. thank you.
21763fuaer ar

From:
De:

THE COMMANDER BRITISH FORCES
FALKLAND ISLANDS

COMANDANTE FUERZAS BRITANICAS
ISLAS FALKLANDS

Reference:
Referencia: 15972

Date:
Fecha: 27 JUL 90

This Fax Consists of 2 Pages Including this Page
Este Fax Consists en 2 Paginas Con Inclusion de Esta Pagina

Released By:
Emitido Por: J/O M J Pearson

NNNN

ZCZC 0QA048 271128
FF SABCQOOP
271125 SABBQCTY
SVC PTO
REFERENTE MSG PARA MTP/MLV RECIBIDO A LAS 271120 PO R CBFF FK

ZCZC EYY019 271104
FF SABBCOC
271100 SAVCORYX
PARA RETRANSMITIR A MTP (LLAMADA 00-306-2427 HQBFFI FK):
REQUEST ACKNOWLEDGE OF THIS TEST MESSAGE
THE QUICK BROWN FOX JUMPS OVER THE LAZY DOG
1234567890987654321

NNNN

042000629114801 SRL 014 N

ZCZC EYYC25 291148
KK SABBQCOC
291445 SAVCORYX
PARA RETRANSMITIR A MTP (LLAMADA CC-306-2427 HQBFFI FK):
REQUEST ACKNOWLEDGE OF THIS TEST MESSAGE
THE QUICK BROWN FOX JUMPS OVER THE LAZY DOG
1234567890987654321

DEPARTAMENTO PLANES Y PROGRAMAS

VOLANTE Nº 56 /90

AL JEFE DEL DEPARTAMENTO OPERACIONES

1. Adjunto elevo al señor Jefe, Comesín Nº 1804 de fecha 28 May 90, producido por el Secretario General del Estado Mayor General, para su conocimiento y efectos.

2. Asimismo informo al señor Jefe, que es opinión de este Departamento, que a los efectos de evitar los problemas expuestos en el Comesín adjunto, se debería implementar las medidas pertinentes para tramitar el Plan de Vuelo previsto a Islas MALVINAS, con la antelación estipulada en el Acuerdo.

BUENOS AIRES, 4 de junio de 1990.-

Vicecomodoro JORGE ALBERTO PIERINI
Jefe Departamento Planes y Programas "Acc."

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA FUERZA AEREA
JEFATURA MILITAR

BUENOS AIRES
5 May 87
Nº 15 Bis

ORDEN DEL DIA

PLAN DE CAPACITACION INTEGRAL-AREA CULTURAL - PRIMER TURNO DE EXAMENES AÑO 1987.

1. Se lleva a conocimiento del Personal Militar Subalterno y Personal Civil de los Organismos alojados en el Edificio "Cóndor", que el primer turno de exámenes correspondientes al Plan de Capacitación Integral-Area Cultural, se llevará a cabo en el período comprendido entre los días 11 al 22 de mayo de 1987.

2. El detalle de los días, horas y aulas donde se rendirán las materias, se adjunta como Anexo "ALFA".

3. A los efectos de cumplimentar los exámenes de referencia, el personal cursante deberá concurrir a las aulas establecidas, provistos de los siguientes elementos para rendir las materias que en cada caso se especifica:

1º) Tabla de logaritmos : Matemática III A

2º) Tabla de Funciones trigonométricas : Matemática IV B

3º) Tabla de logaritmos y tabla financiera: Matemática IV C

EE

COMANDO DE OPERACIONES AEREAS
JEFE DE ESTADO MAYOR

ENTRO			Prioridad en la tramitación:			Comesín Nº ~~Expte Nº~~
Día	Mes	Año	Flash	Urgent	Rutina	
29	5	90			X	1804

Estudiar e Inf.	X	Confecc. EEM.		Informar al remitente	
Diligenciar		Pedirme Directivas.		Contestar por:.....	
Aprobado		Acusar recibo		Prep. borrador resp.	
Rechazado		Adj. antecedentes		Cumplimentar requer.	
Reservar		Tomar conocimiento		Enviar copia a (1)	
Archivar					

OBSERVACIONES:

PRE VAC	Dpto. Ops.	Dpto. A. Jur	Dpto. Mat.	Dpto. Pers.	Dpto. Ads.	Dpto. P y R	Dpto. Econ.	Dpto. G.E.	Asunt. General.
	X					X			

Flash: En el día. Urgente: 24 horas. Rutina: 5 días.

OSFA - Departamento Gráfico

FUERZA AEREA
Comando de Operaciones Aéreas
1904
29-05-90
09:12
COMESIN

COMUNICACION ESCRITA INTERNA (COMESIN)

Al: COMANDANTE DE OPERACIONES AEREAS

TEXTO: EN RELACION A VUELO PAL-MARAMBIO QUE UN C-130 REALIZO EL 27 ABR 90, SE ADJUNTA SIGUIENTE INFORMACION :

1°) INFORME PRELIMINAR PRESENTADO A LA CANCILLERIA ARGENTINA.

2°) RESPUESTA BRITANICA A ESE INFORME.

3°) INFORME DETALLADO PRESENTADO A LA CANCILLERIA ARGENTINA.

INFORMATIVO: JEFATURA III (Políticas)
JEFATURA II

(Doblar)

Fecha: BUENOS AIRES, 28 de mayo de 1990.-

DPTO. PLANES Y PROGRAMAS
Nº Int. 542

Firma:

Aclaración:

BRIGADIER ANGEL GABRIEL B. TORIBIO
SECRETARIO GENERAL E.M.G F.A.

(Doblar)

(Pegar)

35

FUERZA AEREA ARGENTINA

ANEXO 11

COMESIN

DESTINATARIO: .....

OFICINA: _____

Cía. Op. Aé.
E 29 MAY 1990
S

Nº
FECHA:
HORA:

(1)

(1) A llenar por el Estafeta (SELLO)

EN AUSENCIA DESTINATARIO ENTREGAR A:	ENCARGADO	☐	OTRO PERSONAL DEL ORGANISMO:	☐	DEVOLVER AL REMIT.	☐	

(Doblar) .....

REMITENTE: _____

OFICINA Nº _____

DEVUELTO AL REMITENTE POR:	OFICINA CERRADA	☐	OFICINA EQUIVOCADA	☐	DESTINAT. AUSENTE	☐	

(Doblar) .....

OSFA - Departamento Gráfico

DEPARTAMENTO PLANES Y PROGRAMAS

C/ VOLANTE Nº 47/90

AL JEFE DEL DEPARTAMENTO OPERACIONES.

2. Adjunto elevo al señor Jefe en devolución, COMESIN Nº 2040 de fecha 11-JUN-90 de la Secretaría General del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, habiéndo tomado conocimiento y de acuerdo a lo solicitado en párrafo 1.

BUENOS AIRES, 22 de Junio de 1990.-

Vicecomodoro JORGE ALBERTO FIERINI
Jefe Departamento Planes y Programas "Aoe."

DEPARTAMENTO OPERACIONES

VOLANTE Nº47/90

AL JEFE DEL DEPARTAMENTO PLANES Y PROGRAMAS.

1. Adjunto remito al señor Jefe el COMESIN Nº2040 (11-Jun-90) de la Secretaría General del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea referido a la aplicación de la Declaración Conjunta Argentina-Británica vigente a partir del 31 Mar 90, para su conocimiento. Cumplimentado, requiero su devolución.

Buenos Aires, 21 de Junio de 1990.

Comodoro CARLOS JOSE LUPIAÑEZ
Jefe Dpto. Operaciones

665

COMUNICADO DE LA EMBAJADA NORTEAMERICANA

CONFIRMADO: VIENEN LOS BOINAS VERDES

■ En una terminante declaración de prensa, la representación diplomática de EE.UU. ratificó los ejercicios militares conjuntos realizados en mayo en el Delta y "las maniobras de campo en pequeña escala" proyectadas para junio en la Mesopotamia por comandos yanquis ■ Al afirmar que dichas actividades cuentan "con total aprobación del Ministerio de Defensa" argentino, el texto sale inusualmente al encuentro de los desmentidos de Julio Dentone, subsecretario del área ■ Por su parte, un oficial que revista en el II Cuerpo brindó detalles de las maniobras ante la televisión rosarina el viernes por la noche y aseguró que la mayor parte de los gastos "serán solventados" por el ejército estadounidense ■ Ello explicaría el sorprendente documento de la legación extranjera

N. Sur

20 MAY 1990

37

COMANDO DE OPERACIONES AEREAS
JEFE DE ESTADO MAYOR

ENTRO			Prioridad en la tramitación:			~~Comesín Nº~~ ~~Expte Nº~~ 2040
Día	Mes	Año	Flash	Urgent	Rutina	
13	6	90			X	

Estudiar e Inf.		Confecc. EEM.		Informar al remitente	
Diligenciar		Pedirme Directivas.		Contestar por:.....	
Aprobado		Acusar recibo		Prep. borrador resp.	
Rechazado		Adj. antecedentes		Cumplimentar requer.	
Reservar		Tomar conocimiento	X	Enviar copia a (1)	
Archivar					

OBSERVACIONES:

Vcom Borchert tomó conoc. el 14/6/90 ordenó que lo vea el Jefe Dpto OPS.

PRE VAC	~~Dpto.~~ Ops.	Dpto. A. Jur	Dpto. Mat.	Dpto. Pers.	Dpto. Ads.	Dpto. P y P	Dpto. Econ.	Dpto. G.E.	Asunt. General.
	X					X			

Flash: ~~En el~~ día. Urgente: 24 horas. Rutina: 5 días.

SFA - Departamento Gráfico

COMUNICACION ESCRITA INTERNA (COMESIN)

FUERZA AEREA ARGENTINA
2040
13 JUN 90
COMESIN

Al: JEFE III - PLANIFICACION (Departamento Políticas)

TEXTO: ELEVO AL SEÑOR JEFE PARA SU CONOCIMIENTO, INFORMACION REFERIDA A LA APLICACION DE LA DECLARACION CONJUNTA ARGENTINA BRITANICA VIGENTE A PARTIR DEL 31 MAR 90 DE ACUERDO A LO SIGUIENTE:

1º) NOTAS BRITANICAS PLANTEANDO REQUERIMIENTOS DE INFORMACION EN EL AMBITO DE LAS REGIONES INFORMACION DE VUELO COMODORO RIVADAVIA Y EZEIZA.

2º) RESPUESTA ELABORADA POR EL GRUPO DE TRABAJO DE PLANEAMIENTO POLITICO SOBRE LAS ISLAS MALVINAS, GEORGIAS Y SANDWICH DEL SUR.

INFORMATIVO: COMANDANTE DE REGIONES AEREAS (Dirección de Transito Aéreo)

COMANDANTE DE OPERACIONES AEREAS (Departamento Operaciones).

(Doblar)

Fecha: BUENOS AIRES, 11 de junio 1990.-

Firma:

Aclaración: BRIGADIER ANGEL GABRIEL E. TORIBIO
SECRETARIO GENERAL E.M.G.F.A.

(Doblar)

(Pegar)

Sc. Op. Ac.
13 JUN 1990
S

21763fuaer ar
fuerza aerea argentinaaqui habla fuerzas britannicas mount pleasant?
nos recib
e?
respuesta en ingles por favor
this is a test of the telex system. please acknowledge.

stand by for a test of the fax link.

CONFIDENCIAL

ODS - 17589

NNNN
ZCZC 0QA012 060056
FF SABBQNDI SABBQRCT SABCQEEJ SABCQKJF SABCQOCT SABCQTSW
051730 SAVCQBJF
CCCCC
:::::
NRO GUQ/1754/AEX
P 051730 JUN 90
FM CRVOBJF
TO BUEOCCT
INF BUEFEJJ BUERACT BUERIDI BUEFEOJ BUEFANA
GRS S/C
BT.-
/////
INFORMO SEGUN LO PREVISTO EN EL ANEXO IV 2.B. DEL ACUERDO MALVINAS (DIRECTIVA NRO 479) DEL E.M.G.F.A. PTO VUELO DE PREFECTURA NAVAL ARGENTINA (PA-71), REALIZADO DE ACUERDO A LO PREVISTO. SE PONE EN CD
CONOCIMIENTO LA FALTA DE COORDINACION ENTRE ANAUY P.N.A. EN MODIFICAR
COORDENADAS EN EL PLAN DE VUELO Y NO ESTAR ENTERADO LA TRIPULACION. SE NOTIFICO A TIEMPO A MLV LA MODIFICACION EFECTUADA PTO
BT.- '56?=AYQ
XXXXX
ZZZZZ

5-6-90

Llamar a Com MONTENEGRO (RM 4195) e informarle -

21763FUAER AR
FUERZA AEREA ARGENTINA
21763FUEETZLHRR27 C B F F FK
DE NTP

050200Z JUN 90
WE HAVE RECEIVED YOUR MESSAGES DATED 042240 AND 042344 FROM
SAVCYXYX WITH REGARDS TO FLIGHT BY A PREFECTURA NAVAL AIRCRAFT
1-4492 DA-71.
WOULD PLEASE CONFIRM THE FOLLOWING:

A. THE DATE IT WILL FLY.
B. ENTRY AND EXIT TIME INTO ZIACP.
C. THAT ZIACP IS THE AIR NOTIFICATION AREA.
D. BASE OF DEPARTURE.
THANK YOU

05/06/90

21763fuaer ar
fuerza aerea argentina
21763fuaer ar
2427 c b f f fk

de mtp
dtg 051125z jun 90
we acknowledge your message dtg 050612 from savcyxyx. we still need confirmation of the date of the flight of the prefectura aircraft. your message dtg 042240 was not clear in its transmission. thank you.
bt

T

21763FUAER AR
DE MTP
YOUR TEST MESSAGE IS ACKNOWLEDGED. THANKS.
011430Z
BT

21763FUAER AR
2427 C B F F FK

ZCZC EYYC32 C11110
FF SABBOCOC
C11109 SAVCORYX
PARA RETRANSMITIR A MTP (LLAMADA CC-306-2427 HQBFFH FK):
REQUEST ACKNOWLEDGE OF THIS TEST MESSAGE
THE QUICK BROWN FOX JUMPS OVER THE LAZY DOG
1234567890C987654321

NNNN

NNNN

ZCZC EYYC18 251CC1
FF SABBQCOC
251300 SAVCQRYX
PARA RETRANSMITIR A MTP (LLAMADA CC-3C6-2427 HQBFF/N FK):
REQUEST ACKNOWLEDGE OF THIS TEST MESSAGE
THE QUICK BROWN FOX JUMPS OVER THE LAZY DOG
1234567890987654321

NNNN

ZCZC EYYC15 181106
FF SABBQCOC
181404 SAVCORYX
PARA RETRANSMITIR A MTP (LLAMADA CO-306-2427 HQBFFII FK):
REQUEST ACKNOWLEDGE OF THIS TEST MESSAGE
THE QUICK BROWN FOX JUMPS OVER THE LAZY DOG
1234567890987654321

NNNN

RM 4534

NNNN

ZCZC EYY061 041240
FF SARBCCC
041531 SAVCORYX
PARA RETRANSMITIR A MTP (LLAMADA CC-3C6-2427 HQBFF I FK)
GOOD MORNING
RESQUEST ACKNOWLEDGE OF THIS TEST MESSAGE
THE QUICK BROWN FOX JUMPS OVER THE LAZY DOG
1234567890C987654321

NNNN

Con Guntero

C11° Regresso se ordeno no retrocumitis

NNNN
0019004261926 42 TRN

ZCZC 0QA243 261928
DD SABCQOOP
261927 SABBQCTY
SVC
MSG NRO 2562 GHO 261805 TRANSMITIDO A :
MTP 261925 REC POR CBFF FK
NOBA 261926 REC POR CRV.-

Requerimos acuse recibo de este mensaje de prueba el rápido Zorro marron salta sobre el perro perezoso -

04-MAY

15:00 Hablé con Luis Quinteros

1530 " Brig VALERI ordenó se retransmitiera

1545 Hablé con Yom Rico avisé que se retransmitió. Ny UREÑA.

BLE NEBLINAS DISPERSAS REDUCTRAN
PRIMERAS HORAS DE LA MA?ANA
TURB Y CORRIENTE EN CHORRO NIL
ALTITUD ISOTERMA DE OC S/ASU 4.7
TROPOPAUSA S/ASU F483 TEMP M
FS 80.3
WIND/T ITA ASU IGU POS PSP SIS R
5020851 7281063 9261576 11242591
FCST ITA ASU POIS FSA PSP SIS RT
VIS10KM NSC INTER 07/11 VIS6KM B
IGU 04/14 VRBL04KT VIS10KM 4 CU
INTER 07/11 VIS5KM BR TEMPO 08/1
1.
FBAG SARE 090000
ACT PRONAREA FIR SIS 01/08 SM 21
NO SIG PTO

FRAG SARE 082100
PRONAREA FIR SARE VALIDEZ220BUTC

ZCZC AQ0063 MAA261906
FF SABBQCXG SABCQTSW
261810 SABCQOCT

T/ CRV

NR PB 2563
P 261810 ABR 90
FM BUEOCCT
TO CRVOBJF
INFO BUEFANA
GRS SC
BT
A PARTIR RECEPCION PRESENTE CMA TODO MENSAJE QUE DEBA CURSARSE VIA TELEX A CBFF DEBERA SER TRANSMITIDO A ESTE COMANDO PARA SU RETRANSMISION PREVIA SUPERVISION DEL TEXTO
BT

NNNN

51

OPS

12524

NNNN
ZCZC 0QA061 301354
DD XENCRIPT SABCQOEM XXINFORMA SABCQTSW
301252 SAVCQBJF
CCCCC

:::::

CONFIDENCIAL

NRO HUQ-1294-AEZ
"O" GHO 301252 ABR 90
FM CRVOBJF
TO BUEOCEM
INFO BUEFANA
GRS S/C
BT.-

/////
REFERENTE A SU TXT NRO 2603 GHO 271730 ABR 90 INFORMO DETALLE REQUERIDO:

1.- SE INICIARON LAS LLAMADAS DESDE LUK 61A MTP A LAS 09:40 HS LOCAL SIN RESPUESTA SE INSISTIO CADA 5 MINUTOS HASTA LAS 11:30 HS LOCAL QUE NOS ATIENDE LA ESTACION MTP DONDE SE CURSO HORA DE DESPEGUE DEL C-130 (10:54 Z) Y LATERAL MALVINAS 14:42 Z, RECIBIDO 5/5)
2.- A LAS 15:02 Z POR A61 INFORMA FA-613 A MOVIL QUE ESTANDO A 30 NM TIENE UN PHANTON A LA DERECHA INSISTIENDO QUE TIENE QUE DESPLAZARSE A 70 NM
3.- A LAS 15:20 Z INFORMA EL FA-613 QUE SE ALEJA EL AVION DE ESCOLTA
4.- A LAS 16:00 Z SE CURSA TRAFICO ORDENADO POR EL JEFE DE BRIGADA AEREA RECLAMANDO FORMALMENTE POR HF EL SIGUIENTE TEXTO: PLEASE INFORM CAUSES OF INTERCEPTION ROYAL AIR FORCE AIR CRAFT PHANTON OVER ARGENTINE MILITARY TRANSPORT AIR CRAFT C-130 THAT WAS MAKING MISSION PREVIOUSLY COORDINATED. BY TELEX 261925. CONTESTANDO MTS: OK.-
BT.-

/////
1240

/////

+++++
RT SABBQCTY

2603

271730 ABRIL 1990

BUEOCCEM (SABCQOCEM)
CRVOBJF (SAVCQBJF)

BUEFANA (SABCQTSC)

CON EL FIN RECOPILAR INFORMACION VUELO LAN005 INFORME EL SIGUIENTE DETALLE A PARTIR MOMENTO DE DESPEGUE DE C-130 DE PAL (270754 ABR 90)

1º) HORA A LA CUAL INICIO LLAMADAS A MTP PARA NOTIFICAR ETA DE PASAJE.

2º) HORAS A LAS CUALES REALIZO ENLACES CON MTP Y CONTENIDO DE LA COMUNICACIONES.

PRESENTE REQUERIMIENTO DEBERA ENCONTRARSE EN ESTE COMANDO ANTES DIA 300700 ABR 90. MISMO MEDIO. BT.-

DPTO. OPERACIONES

ODF

Brigadier HECTOR MARCOS VALERI
Jefe Estado Mayor

OPS 12300

ZCZC CRMZUC 271632
SS SABCUCUCT SABCURCT SABCUCD SABCUCRF SABCUTCW SABCUECU
271721 SAVCUCUF R
CCCCCCCCCCCC
RRRR

21763fuaer ar

21763FUAER AR
DE MTP
REF. YOUR TELEX 261925, ACKNOWLEDGED.

BT
21763fuaer ar

TREF/PARA NOBA MTP
++++++++++++++++++
NRO 2562 GHO 261805 ABR 90
URGENTE

REF.- MY TELEX 26/04 -1053 LOCAL TIME CORRECTION TO MY MESSAGE: FLIGHT C-130 BUENOS AIRES/AIR FORCE BASE MARAMBIO SCHEDULED FOR 26 APRIL 90 DELAYED TILL 27 APRIL 90 DUE BAD MET CONDITIONS ON DESTINATION-FLIGHT C-130 WILL PASS VICINITY OF COASTS (30 NAUTICAL MILES EAST OF PUERTO ARGENTINO) WILL BE 27 APRIL 90 1400 UTC ETA.- REF.- YOUR LAST TELEX WE CONFIRM FIR CRV WILL KEEP YOU POSTED IN ADVANCE OF FLIGHT.-

GT.-

Com. LUP NIZ = JA OPER. COA.

RM. 4534

1/047
21763fuaer ar

21763fuaer
de mtp
your telex 26 april 90 confirmed ref delay of c-130. please confirm yoiu will submit flight plan.
bt
21763fuaer ar

2427 c b f f fk

OPS 12058

ZCZC UGA133 261204
SS SABCQUOT
261115 SAVCUDJF
R DUO 1251
FM GHU 261115 ADR 90
FM GHVCDJF
TO DUECCCI
INFO DUECEJJ DUERACT DUERCDH DUECECJ
GRS 5/6
BT.

/////
INFORMO TXT MJE TRANSMITIDO A MPT (COMANDANTE FUERZA BRITANICA ISLAS MALVINAS) EN OBSERVANCIA WITH JOINT DECLARATION OF MADR D FE-1990 ANNEX D, PARA-2 .- NOTIFY YOU FLIGHT C-130 DUE (PAL) TO: SAN MARANO O FORECAST FOR DAY 26 APR 90 DELAYED TWENTY FOUR HOURS IN AIRDROME OF DESTINITY BY METEOROLOGY .
BT.-

/////
0430

/////
++++

SABBNCIY

NNNN

CCCCCCCCCCCCCCC

QWCCCC

FF SABBQVOC
261035 SAVCQRYX

PARA RETRANSMITIR A NTP (LLAMADA DD-506-2427 HQBFFI KF): IN DECORDANCE WITH JOINT DECLARATION OF MADRID FE-1990 ANNEX I ; III-2 - I NOTIFY YOU FLIGHT C-130 BUE(PAL) TO: BAM MARAMBIO FORECAST FOR DAY 2 APR-90 DELAYED TWENTY FOUR HOURS IN AIRDROME IN DESTINITY BY METEOROLOGY PTO
BT

KRTTIO RR 261050 RECIBIDO POR RTTY DE LUK A LAS 261046Z
CENT MET ANT MBIO
COPNFIRTME RECEPCION DEL OSCAR COMFAER AD

CONFIRME ON AD AATTO ATTO
CONSIDERO RECIBIDO AD CON SUS TRF

NNNN
ZCZC 0QA061 251103
SS SABCQOCT SABCQEEJ SABBQRCT SABBQCD SABCQKJF
250950 SABBQCTT
O AUQ-1232-AEZ

"Z" GHO 250950 ABR 90
FM CRVOBJF
TO BUEOCCT
INFO BUEFEJJ BUERACT BUERCD BUEFEOJ
GRS S/C
BT

/////
INFORMO TEXTO MENSAJE RECIBIDO DE MTP (COMANDANTE FUERZA BRITANICA ISLAS MALVINAS) EN CONTESTACION AL RETRANSMITIDO A MTP EL 231022 ABR 90, REFERENTE VUELO C-130 BUE-MB MTP PARA NOBA (N231025)
WE TAKE THIS TO BE A FLIGHT BY A COMBATANT AIR CRAFT (ANNEX 1,11C OF MADRID JOINT STATEMENT) UNDER ANNEX 1,111-3 OF JOINT STANTEMENT WE CANNOT GIVE OUR CONSENT TO THE AS PROPOSD BY YOU BECAUSE IT WOLD CAUSE US MILITARY DIFFICULTIES HOWERVER WE WOULD RAISE NO OBJETIONS WERE THE AIR CRAFT TO FOLLOW A DIRECT COURSE PASSING NO LEES THAN THIRTY (30) NAUTICAL MILES EAST (EAST) OF STANLEY AIRPORT. GRATEFUL IF YOHDNWOULD RESUBMIT FLIGHT PROPOSAL THE C-130 AIR CRAFT MAY BE ESCORTED WHEN IT COMES WITHIN SEVENTY (70) MILES OF COAST. IT SHOULD CONTACT MOUNT PLEASANT APPROACH (118.5 MHZ) WELL BEFORE THIS.
BT.-

/////
1080

/////

NNNN

ANEXO 1480

FUERZA AEREA ARGENTINA — MENSAJE

Facilidad	AUTENTICAR ☐	Clasificación de Seguridad	Transmitir ☐	Nro. de Control
Canal	AUTENTICADO ☐	(S) C R P — Circundar lo que corresponda	CLARO ☐ Recibido ☐	PB-2563

Estación - es
Llamada - s
Exceptuada - s — Estación transmisora
NR — Instr. de Transmisión

PRECEDENCIA	GRUPO FECHA HORA			INSTRUCCIONES DEL MENSAJE	
Z O (P) R — Flash / Inmediato / Prioridad / Rutina	GRUPO HORARIO	MES	AÑO	Acusar ☐	Con Momento de Ejecución ☐
Circundar lo que corresponda	261810	ABR	1990	Conformidad ☐	

PROMOTOR BUEOCCT (SABCQOCT)
EJECUTIVO - S CAVOBJF (SAVCQBJF)
INFORMATIVO - S BUEFANA (SABCQTSW)
EXCEPTUADO - S

Grupos | BT

A PARTIR RECEPCION PRESENTE CMA TODO MENSAJE QUE DEBA CUASARSE VIA TELEX A CBFF DEBERA SER TRASMITIDO A ESTE COMANDO PARA SU RETRASMISION. PREVIA SUPERVISION DEL TEXTO BT

BT | Grupo Hora | K | AR

	Inicial	Cód. Nro	Fecha Hora
Entrada Central			
Recibido			
Transmitido			
Retransmitido			
Salida Central			
Recibido Destino			

CONOCIMIENTO

INSTRUCCIONES ESPECIALES
MENSAJE TIPO: DESDOBLADO ☐ CLADIREC ☐ CODIREC ☐
METODO: RECEPCION ☐ DIFUSION ☐ INTERCEPTACION ☐
ACLARACIONES

Referido al mens ..... Sacar ..... copias
Clasificado SI ☐ NO ☐ Pg. ..... de ..... Págs.

Código | Firma
Promotor o Autorizado
Recibido [redacted] VICTOR RICARDO [redacted]
Jefe Centro Comunicac.

Impreso en Industrias Gráficas Aeronáuticas (IGA)

61

INTERVINO COM. LUPIANEZ

62

ZCZC AQ0058 MAA261819
FF SABCQTSW SABCQOTY SABBQCXG
261810 SABCQOCT

T/CRV

NR PB 2563
P 261810 ABR 90
FM BUCEEE BUEOCCT
TO CRVOBJF
INFO BUEFANA
GRS SC
BT
A PARTIR RECEPCION PRESENTE CMA TODO MENSAJE QUE DEBA CURSARSE VIA TELEX A CBFF DEBERA SER TRANSMITIDO A ESTE COMANDO PARA SU RETRANSMISION PREVIA SUPERVISION DEL TEXTO
BT

NNNN

COA -> Dicom ⟶ 1815. (cosim)

Dicom ⟶ Rtty PAC ⟶ 0340 (P&P)

Rtty BAL ⟶ CQV ⟶ 0650..

41 88 Com montenegro

63

ANEXO 1480

FUERZA AEREA ARGENTINA — MENSAJE

Facilidad / Canal	AUTENTICAR / AUTENTICADO	Clasificación de Seguridad (S C R P) — Circundar lo que corresponda	Transmitir / CLARO / Recibido	Nro. de Control
		S		PB-2499

Estación - es
Llamada - s
Exceptuada - s — Estación transmisora
NR — Instr. de Transmisión

PRECEDENCIA	GRUPO FECHA HORA			INSTRUCCIONES DEL MENSAJE	
Z Flash / O Inmediato / P Prioridad / R Rutina — Circundar lo que corresponda	GRUPO HORARIO	MES	AÑO	Acusar / Conformidad	Con Momento / de Ejecución
	251805	ABR	1990		

PROMOTOR BUEOCCT (SABCQOCT)
EJECUTIVO - S CRVOBJF (SAVCQBJF)
INFORMATIVO - S BUEFANA (SABCQTSW) BUEFEO (SABCQK) (F)
EXCEPTUADO - S

Grupos | BT

REFERENTE MI TXT PB 2389 GHO 201901 ABR 90, VUELO DEMORADO 24 HS POR MET EN BASBIO PTO NOTIFIQUE TAL DEMORA A CBFF PTO TODO MENSAJE QUE SEA CURSADO A ESE DESTINATARIO DEBERA SER INFORMATIVO ESTE COMANDO PTO ASIMISMO VERIFIQUE EXACTITUD DE LOS TEXTOS A CURSAR A FIN DE NO COMETER NUEVOS ERRORES BT

BT | Grupo Hora | K | AR

	Inicial	Cód. Nro	Fecha Hora
Entrada Central			
Recibido			
Transmitido			
Retransmitido			
Salida Central			
Recibido Destino			

CONOCIMIENTO

INSTRUCCIONES ESPECIALES
MENSAJE TIPO: DESDOBLADO
CLADIREC / CODIREC
METODO: RECEPCION / DIFUSION
INTERCEPTACION
ACLARACIONES

Referido al mens
Clasificado SI NO
Sacar ..... copias
Pg. ..... de ..... Págs.

Firma | Código

Promotor o Autorizado: Brigadier HECTOR RICARDO GILOBER
Redactor: Departamento de Operaciones Aéreas
Jefe Centro Comunicac.

Impreso en Industrias Gráficas Aeronáuticas (IGA)

64

Intervino: Com. Lupiañez

Comodoro CARLOS JOSE LUPIAÑEZ
Jefe Depto. Operaciones

NNNN
ZCZC AQ0035 CH251815
FF SABBQCXG SABCQTSW SABCQKJF
251805 SABCQOCT
T/CRV

RPTO POR ERROR EN EL TXT .-
.....
NRO PB-2499
P 251805 ABR 90
FM BUEOCCT
TO CRVOBJF
INFO BUEFANA BUEFEOJ
GR SC
BT.-
REFERENTE MI TXT PB 2389 GHO 201901 ABR 90 , VUELO DEMORADO 24 HS
POR MET EN BASBIO PTO NOTIFIQUE TAL DEMORA A CBFF PTO TODO MENSAJE
QUE SEA CURSADO A ESE DESTINATARIO DEBERA SER INFORMATIVO ESTE CO-
MANDO PTO ASIMISMO VERIFIQUE EXACTITUD DE LOS TEXTOS A CURSAR A FIN
DE NO COMETER NUEVOS ERRORES .-
BT.-

NNNN

FUERZA AEREA ARGENTINA — MENSAJE

Facilidad .....
Canal .....

AUTENTICAR ☐
AUTENTICADO ☐

Clasificación de Seguridad: (S) C R P — Circundar la que corresponda

Transmitir ☐ CLARO
Recibido ☐

Nro. de Control: PG 2389

Estación - es
Llamada - s .....
Exceptuada - s ..... Estación transmisora .....
NR ..... Instr. de Transmisión .....

PROCEDENCIA	GRUPO FECHA HORA	MES	AÑO	INSTRUCCIONES DEL MENSAJE
Z Flach · O Inmediato · (P) Prioridad · R Rutina — Circundar la que corresponda	201901	ABR	1990	Acusar Conformidad ☐ · Con Momento de Ejecución ☐

PROMOTOR BUEOCCT
EJECUTIVO - S CRVOBJF

INFORMATIVO - S BUEFANA-BUEFEOJ.

EXCEPTUADO - S

Grupos | BT

Ante realizacion vuelo PSL-MBI. Solicitado por Cancilleria. Trasmita dia 23 primera hora a Comandante. Militar Malvinas siguiente Texto: De acuerdo a declaración conjunta MADRID Feb. 1990, Anexo I, III-2, le notifico que día 26 Abr. 90 Aproximadamente. A 0730 un avión de Transporte C-130, en vuelo de. Buenos Aires (PSL) a Base Aérea Vcom. MARAMBIO pasará a 20 (veinte) MILLAS Náuticas al Sur.

BT | Grupo Hora | INST. FINAL | K | AR

	Inicial	Cód. Nro.	Fecha Hora
Entrado Central			
Recibido			
Transmitido			
Retransmitido			
Salido Central			
Recibido Destino			

CONOCIMIENTO

INSTRUCCIONES ESPECIALES
MENSAJE TIPO: DESDOBLADO ☐
CLADIREC ☐ Codirec ☐
METODO: RECEPCION ☐ DIFUSION ☐
INTERCEPTACION ☐
ACLARACIONES:

Referido al mens .....
Clasificado SI ☐ NO ☐
Sacar ..... copias
Pg. ..... de ..... Págs.

	Firma	Código Nro.
Promotor o Autorizado		
Redactor		
Jefe Centro Comunicac.		

FUERZA AEREA ARGENTINA — MENSAJE

Facilidad .....
Canal .....

AUTENTICAR ☐
AUTENTICADO ☐

Clasificación de Seguridad: S | C | R | P
Circundar la que corresponda

Transmitir ☐
CLARO
Recibido ☐

Nro. de Control: PB 2389

Estación - es
Llamada - s .....
Exceptuado - s .....
Estación transmisora .....
NR .....
Instr. de Transmisión .....

PROCEDENCIA	GRUPO FECHA HORA	MES	AÑO	INSTRUCCIONES DEL MENSAJE
Z Flach | O Inmediato | P Prioridad | R Rutina (Circundar la que corresponda)				Acusar Conformidad ☐ | Con Momento de Ejecución ☐

PROMOTOR .....
EJECUTIVO - S .....

INFORMATIVO - S .....

EXCEPTUADO - S .....

Grupos | BT

ral Este de Puerto Argentino con rumbo General Sur. Todo cambio significativo a lo notificado será comunicado oportunamente - BT.

BT	Grupo Hora	INST. FINAL	K	AR

	Inicial	Cód. Nro.	Fecha Hora
Entrado Central			
Recibido			
Transmitido			
Retransmitido			
Salido Central			
Recibido Destino			

CONOCIMIENTO

INSTRUCCIONES ESPECIALES
MENSAJE TIPO: DESDOBLADO ☐
CLADIREC ☐ Cladirec ☐
METODO: RECEPCION ☐ TRANSMISION ☐
INTERCEPTACION ☐
ACLARACIONES:

Referido al mens .....
Clasificado SI ☐ NO ☐

Sacar ..... copias
Pg. ..... de ..... Págs.

Firma
Código Nro.

Promotor o Autorizado

Redactor

Brigadier HECTOR RICARDO GILOBERT
Comandante de Operaciones Aéreas

Jefe Centro Comunicac.

intervino Kcom. Luis C. Szabolo

Szabolo

ZCZC AQ0039 JLG202039
FF SABBQCXG SABCQTSW SABCQKJF
201901 SABCQOCT
TRF PARA CRV:

NRO PB=2389=OP
P 201901 ABR 90
FM BUEOCCT
TO CRVOBJF
INFO BUEFANA BUEFEOJ
GRS S/C
BT.-
ANTE REALIZACION VUELO PAL MBI SOLICITADO POR CANCILLERIA TRANSMITA DIA 23 PRIMERA HORA A COMANDANTE MILITAR MALVINAS SIGUIENTE TEXTO: DEA CUERDO A DECLARACION CONJUNTA MADRID FEB 1990 ANEXO I,III-2 LE NOTIFICO QUE DIA 26 ABR 90 APROXIMADAMENTE A 0730 UN AVION DE TRANSPORTE C-130 EN VUELO DE BUENOS AIRES (PAL) A BASE AEREA VCOM MARAMBIO PASARA A 20 (VEINTE) MILLAS NAUTICAS LATERAL ESTE DE PUERTO ARGENTINO CON RUMBO GENERAL SUR TODO CAMBIO SIGNIFICATIVO A LO NOTIFICADO SERA COMUNICADO APORTUNAMENTE .
BT.-

T. JLG.-

NNNN

NNNN
ZCZC CCAC064 231410
KK SABCCCCT
231408 SAVCCBJF
SVC PTO REPSO IXI PB-2359/2BZ GHO 201901 ABR 90 COMA CUMPLIMENTADO
SIN NOVEDAD PTO
BT.-

Referente a CSR -

Aviso Radio que 1206 Local
Cat. Malvinas. 30 NM. escolta
de 1 Ella Sea. Harrier y
se informa que se desvia
70 NM — resto S/N.

Com. Sasso

CUERPO CUMANDO

NRO. ORDEN CPO.	ESC.	APELLIDO Y NOMBRE	NRO. IDENT.	NRO. IAFPRM	FECHA NAC.	FECHA ASCENSO GRADO	NRO. BAR	ORG. REVISTA	NRO. BAR	EST. CIV.	HIJOS	COD.	
105	A	GOMEZ EDUARDO ALBERTO	02408	003778	06/08/47	31/12/75	1924	217	1949	C	2		
106	A	FAZIO CARRERAS ANTONIO FRANCO	02409	003960	28/06/48	31/12/75	1924	216	1949	S			
107	A	MIRGONE JULIO ALBERTO	02410	004006	03/03/48	31/12/75	1924	321	1875	C	1		
108	A	BIANCHI JORGE ANEL	02411	003948	27/01/47	31/12/75	1924	215	1875	C	1		
109	G	MARIN EMILIO JUAN	02412	003375	10/10/45	31/12/75	1924	216	1823	C			
110	A	BERGANASCHI JORGE LUIS MARIA	02413	003866	08/01/48	31/12/75	1924	321	1899	C	1		
111	A	ROHDE CARLOS ALBERTO	02414	004052	08/12/47	31/12/75	1924	321	1875	S			
112	A	MARTEL RUBEN HECTOR	02415	004091	12/04/47	31/12/75	1924	331	1923	C	2		
113	A	AHUMADA ROBERTO JUAN	02416	037020	07/11/45	31/12/75	1924	321	1899	C			
114	G	SANCHEZ RAUL EDUARDO	02417	003674	04/02/45	31/12/75	1924	216	1926	C			
115	A	REMERSARO EDUARDO JORGE	02418	004037	03/08/48	31/12/75	1924	218	1949	S			
116	G	ARELLANO GUSTAVO ADOLFO	02419	004053	22/02/47	31/12/75	1924	323	1882	S			
117	A	STOCCO CARLOS MARIO	02420	004010	15/08/45	31/12/75	1924	219	1781	C	2		
118	G	PERONDI EDUARDO	02422	003892	25/10/46	31/12/75	1924	321	1899	C	1		
119	A	GARCIA CUERVA GUSTAVO ARGENTINO	02424	003938	28/02/46	31/12/75	1924	220	1923	C	1		
120	G	MERCADO CARLOS	02425	003821	04/02/48	31/12/75	1924	323	1882	C	2		
121	A	PANE CARLOS ALBERTO	02426	004080	19/01/48	31/12/75	1924	321	1899	C	1		
122	A	HRUBIK JUAN CARLOS	02427	003346	03/02/45	31/12/75	1924	103	1942	C	3		
123	A	CEPPARO ROBERTO FERNANDO	02429	003998	28/03/49	31/12/75	1924	215	1949	C	3		
124	G	GONZALEZ EULOGIO EDUARDO	02430	003789	19/09/47	31/12/75	1924	314	1949	S			
125	A	PARDO JORGE ERNESTO	02431	003860	25/09/46	31/12/75	1924	215	1923	C	3		
126	A	ARNAU ALFREDO SALVADOR	02432	004096	18/12/47	31/12/75	1924	216	1882	C	2		
127	G	CHINELI CARLOS ALBERTO	02707	031753	15/01/42	31/12/75	1924	321	1851	S			B
128	G	SANCHEZ CAPRACIO ESPERANZA	02708	030895	18/12/37	31/12/75	1924	185	1942	C	3		B
129	T	MENA NELDO PEDRO	02709	031361	02/06/39	31/12/75	1924	322	1851	C	1		B
130	G	VITANOWSKY EDUARDO	02710	030985	20/07/39	31/12/75	1924	220	1851	C	3		B

Ops 11880

NNNN
ZCZC UQAUB1 251103
SS SABCQUCT SABCQEEJ SABBQRCT SABBNCDR SABCQKJF
250950 SABBQUTT #
O AUQ-1232-AEZ

FM CINCFLEET GHQ 250950 ABR 90
FM CINCUK
TO BUECCCT
INFO BUEFEJJ BUERACT BUERCDR BUEFEOJ
GRS S/C
DT.

/////
INFORMO TEXTO MENSAJE RECIBIDO DE MTP (COMANDANTE FUERZA BRITANICA ISLAS MALVINAS) EN CONTESTACION AL RETRANSMITIDO A MTP EL 231022 ABR 90, REFERENTE VUELO C-130 BUE-MDR MTP PARA NODA (N231025)
WE TAKE THIS TO BE A FLIGHT BY A COMBATANT AIR CRAFT (ANNEX 1,110 OF MADRID JOINT STATEMENT) UNDER ANNEX 1,111-3 OF JOINT STANTEMENT WE CANNOT GIVE OUR CONSENT TO THE AS PROPOSD BY YOU BECAUSE IT WOLD CAUSE US MILITARY DIFFICULTIES HOWERVER WE WOULD RAISE NO OBJECTIONS WERE THE AIR CRAFT TO FOLLOW A DIRECT COURSE PASSING NO LESS THAN THURTY (30) NAUTICAL MILES EAST (EAST) OF STANLEY AIRPORT. GRATEFUL IF YOUDNWOULD RESUBMIT FLIGHT PROPOSAL THE C-130 AIR CRAFT MAY BE ESCORTED WHEN IT COMES WITHIN SEVENTY (70) MILES OF COAST. IT SHOULD CONTACT MOUNT PLEASANT APPROACH (118.2 MHZ) WELL BEFORE THIS.
DT.-

/////
1000

/////

NNNN

KABES 1445 Z CRV gestina LAT.
1443 a 135MN. forma el PHANTOM
XV 466 de la ~~NATO~~ NAVY
1445 contacto VR
5 cías PH que se alejo a la Izq.
1500 Infama a CRV
1505 sigue alejandose.
1510 cambia rumbo PH mas
cerca.
40/45 M.N. 1516 LT
1521 con SADINO
1522 " Montenegro
1530 Abandona PH - 60 M.N
En 181 y 185 comunicacion en
Ingles que se alejaban a 70 Millas
- PH antes formó linea, medio misil
y asi lanzan, hizo señas de alejarse
y pertenecia el vuelo por formacion de
la.

— o — o —

24 - SET - 89

JEFATURA - II

Comunicación Social

INFORMACION PERIODISTICA

COMANDO DE RE - S AEREAS -
- 1 20 ABR 1990
DIMESA CONCENTRACION Y DISTRIBUCION DE MENSAJES
DIRECCION DE COMUNICACIONES

5

nnnn
036900420201608 srl 146 n

zczc cca074 202035
ff sabbqcxg sabcqtsw sabcqkjf
201901 sabcqoct
trf para crv:

nro pb-2389=op
p 201901 abr 90
fm bueocct
to crvobjf
info buefana buefeoj
grs a/c
bt.-
ante realizacion vuelo pal mbi solicitado por cancilleria transmita dia 23 primera hora a comandante militar malvinas siguiente texto: dea cuerdo a declaracion conjunta madrid feb 1990 anexo i,iii-2 le notifico que dia 26 abr 90 aproximadamente a 0730 un avion de transporte c-130 en vuelo de buenos aires (pal) a base aerea vcom marambio pasara a 20 (veinte) millas nauticas lateral oeste de puerto argentino con rumbo general sur todo cambio significativo a lo notificado sera comunicado aportunamente .
bt.-

t. jlg.-

FTE

21763fuaer ar
23/04 10:25
3062427+
2427 C B F F FK

21763fuaer ar
++++++++++++++++
in decordance with joint declaration of madrid fe-1990
annex i , iii-2 i notify you that 26 apr 90 0730 hly 1030 utc
one (1) c-130 in fly from buenos ares (pal)
to marambio base will pass tenty (20) n.m. west puerto argentino
(stanley airport) with general course south- ft 200 or above
any important change will be advise on time stop
bt.-

n231025
t. av
rec.-
2427 C B F F FK
ok contestation

DE MTP R R R WILL CALL BACK AR
003.8 MIN

* ESTADO DE DISTRIBUCION DE CREDITOS EFECTUADO POR EL ESTADO MAYOR GENERAL AL 31-DIC-88 *

EJERCICIO : 1988
JURISDICCION : 48 ESTADO MAYOR DE LA FUERZA AEREA
ORGANISMO : 550000 DIRECCION GENERAL DE INFRAESTRUCTURA DE LA FUERZA AEREA
FINANCIACION : 0 ADMINISTRACION CENTRAL
DESTINO : DV - 5 PROVEEDOR

PRO GRA MA	CODIGO CONTABLE CODIGO/DV	PARTIDAS PPAL	PARC.	SUB.GEO-GRAF. CRE.	PAR-PRO PROYECT	SUB COM	DENOMINACION	CREDITO ANUAL U$S	CREDITO ANUAL AUSTRALES
							*		
1		4210			31	)	*E.D.ALAS-REMOD.INTEGRAL PTA.BAJA Y EN*		
							TREPICO OBRA 1691.....		8.350,00
					32	)	*OBRA:1707 CONST. 12 DEPART. III B.A.*		2.087.500,00
					33	I	*VI B.A. OBRA:1715 COMPLET.HANGAR GPO*		
							.TECNICO.....		3.200,00
					36	I	*OBRA:1773 EST.TRANSFORM. RUBRO II FA*		
							LDA DEL CAÑETE CORDOBA.....		952.120,00
					37	I	*V B.A. OBRA:1708 REPAV. Y PROLONG. 7*		
							00 MTS.PTA.10-20.....		1.250,00
					38	(	*X B.A. OBRA:1688 CONST. CAMINO A CAB*		
							LCERA 25.....		4.800,00
					39	(	*IX B.A.OBRA:1706 CONST. DE VIVIENDAS*		7.400,00
					42	)	*OBRA:1850 CONST.VIVIENDAS DIST. LUGA*		
							RES.....		3.701.263,00
					43	)	*OBRA:1849 CONST. GALPONES Y MODULO M*		
							ANTEN. X B.A.....		8.928.100,00
					44	)	*B.A.N.MAR DEL PLATA-OBRA:1876 COMPLE*		
							FAMIENTO LEY 12910.....		2.903.853,00
					46	)	*OBRA:1858 COMPLET.CASINO SUBOFICIALE*		
							S VIII B.A.....		171.750,00
					49	)	*OBRA:1767 CONST. DEP. 19X9,40M ESC. *		
							SUBOF. EZEIZA.....		104.290,00
					51	)	*BAN.AEROPARQUE- OBRA:1806-REMODELACIO*		
							N EDIFICIO 70.....		70.450,00
					52	)	*EDIF. ALAS OBRA:1729 ADAPTACION CENT*		
							RO DE LENGUAS.....		58.300,00
					53	)	*OBRA:1624 CONST. VIVIENDAS JEFES DE *		
							GRUPO VI B.A.....		859.050,00
					56	)	*OBRA 1590-MONUMENTO JORGE NEWBERY...*		106.107,00
					57	(	*EO.CONDOR-OBRA:1880 REP.CUB.TECHOS S*		
							OBRE 10 Y 3 PISO.....		1.022.050,00

73

thank
you for your notification of c-130 flight on 25 april 1990
(n231025). we take this to be a flight by a combatant aircraft
(annex 1, 11-c of madrid joint statement). under annex 1, 111-3
of joint statement we cannot give our consent to the flight as
proposed by you because it would cause us military difficulties.
however we would raise no objections were the aircraft to follow
a direct course passing no less than thirty (30) nautical miles
east (east) of stanley airport. grateful if you would resubmit
flight proposal. the c-130 aircraft may be escorted when it comes
within seventy (70) miles of coast. it should contact mount
pleasant approach (118.5 mhz) well before this.
ar "VIPER"

2427 c b f f fk

21763fuaer ar

.....
005.2 min

1. DIST
2. ESCOLTA
3. COMUNICAÇÕES

00+
21763fuaer ar
25/04 14:37 LOCAL
062427+
2427 C B F F FK

21763fuaer ar

---

para cbff de noba
bt
your april 24 message.
although we do not agree on description of this c-130
transport aircraft as combatant , since it will not be a
''troop-carrying aircraft'', it will fly at 30 nautical miles
east of puerto argentino.eta in vicinity of coasts will be
25-0730 lt/1030 utc. fir crv will keep you posted in advance.
contact by aircraft will be established as needed.
bt

---

rt.gg.-rec
2427 C B F F FK

21763fuaer ar.....
002.2 MIN

****
* ESTADO DE DISTRIBUCION DE CREDITOS EFECTUADO POR EL ESTADO MAYOR GENERAL AL 31-DIC-88 *
****

EJERCICIO : 1988
JURISDICCION : 48 ESTADO MAYOR DE LA FUERZA AEREA
ORGANISMO : 630000 DIRECCION GENERAL DE INFRAESTRUCTURA DE LA FUERZA AEREA
FINANCIACION : 0 ADMINISTRACION CENTRAL
DESTINO : 0V - 3 PROVEEDOR

PRO GRA MA	CODIGO CONTABLE CODIGO/DV	PARTIDAS PPAL	PARC.	REAL CON- CRE.	UB.GEO- GRAF. PROYECT	SUB. PAR- CIAL	COM PRO MI.	DENOMINACION	CREDITO ANUAL U.$.S	CREDITO ANUAL AUSTRALES
1		4120		21			1	*REP. COLECTOR TANQUE RESERVA AGUA 10*		
								* PISO EDIF. CONDOR.....1864.....*		343.100,00
				22			1	*VI B.A.COMP.MOB.UNID.HABITACIONES PA*		
								RA OFICIALES.....		53.800,00
				22			U	*VI B.A. COMPLET.MOBLAJE UNIDADES HAB*		
								ITACIONALES PARA OFICIALES.....		199.894,00
				73			1	*OBRA 1036 RECANDO INST.CONDENS.REF.*		
								ACRE ACUNO.EDIF.CONDOR.....		60.400,00
								*INMUEBLES		
		51						*BIENES PREEXISTENTES.....*		16.878.233,00
	21.31.66/6	5110						*TERRENOS.....*		1.070.744,00
				20			U	*PAGO.HONORARIOS AUTOS CARAT.FISCO NA*		
								CIONAL.....		4.000,00
				21			U	*PGO.AUTOS FISCO NAC.(VII B.A.).....*		2.200,00
				22			U	*PGO.AUTOS FISCO NACIONAL (VI) B.A.).*		1.100,00
				23			U	*PAGO AUTOS FISCO NACIONAL (VII B.A.)*		3.500,00
				24			U	*PAGO AUTOS FISCO NACIONAL.....*		4.426,00
				25			U	*ADQ. PARAGUAY 2664/56- CIRCULO BUROF*		
								ICIALES FUERZA AEREA.....		1.055.510,00
	21.31.44/7	5120						*EDIFICIOS, OBRAS E INSTALACIONES...*		15.827.489,00
				20			C	*ADQ.VIVDAS.DE SERV.OFIC.Y SUBOF.TAND*		
								L.....		6.871.717,00
				21			U	*PAGO LIQUID.JUICIO CARATULADO BELGRA*		
								NO S.R.L.C/FISCO NAC.....		220.000,00
				22			U	*ADQ.CINCO DEPART.VIVIENDA PERSONAL O*		
								L SERVICIO-TANDIL.....		8.735.772,00
				23			U	*ADQ.10 VIVIENDAS DEL SERVICIO G.A.TA*		
								NDIL.....		

nnnn
036900420201608 srl 146 n

zczc cca074 202035
ff sabbqcxg sabcqtsw sabcqkjf
201901 sabcqoct
trf para crv:

nro pb-2389=op
p 201901 abr 90
fm bueocct
to crvobjf
info buefana buefeoj
grs s/c
bt.-
ante realizacion vuelo pal mbi solicitado por cancilleria transmita dia 23 primera hora a comandante militar malvinas siguiente texto: dea cuerdo a declaracion conjunta madrid feb 1990 anexo i,iii-2 le notifico que dia 26 abr 90 aproximadamente a 0730 un avion de transporte c-130 en vuelo de buenos aires (pal) a base aerea vcom marambio pasara a 20 (veinte) millas nauticas lateral este de puerto argentino con rumbo general sur todo cambio significativo a lo notificado sera comunicado aportunamente .
bt.-

t. jlg.-

FTE

21763fuaer ar
23/04 10:25
3062427+
2427 C B F F FK

21763fuaer ar
~~~~~~~~~~
++++++++++++++++
in decordance with joint declaration of madrid fe-1990
annex i , iii-2 i notify you that 26 apr 90 0730 hl/1030 utc
one (1) c-130 in fly from buenos ares (pal)
to marambio base will pass tenty (20) n.m. west puerto argentino
(stanley airport) with general course south- ft 200 or above
any important change will be advise on time stop
bt.-

n231025
t. av
rec.-
2427 C B F F FK
ok contestation

DE MTP R R R WILL CALL BACK AR
003.8 MIN
~~~~~~~~~~

DIRECCION GENERAL DE
CONTABILIDAD Y FINANZAS

FECHA DE EMISION : 31/12/88
HOJA NRO : 250

****
* ESTADO DE DISTRIBUCION DE CREDITOS EFECTUADO POR EL ESTADO MAYOR GENERAL AL 31-DIC-88 *
****

EJERCICIO : 1988
JURISDICCION : 48 ESTADO MAYOR DE LA FUERZA AEREA
ORGANISMO : 550000 DIRECCION GENERAL DE INFRAESTRUCTURA DE LA FUERZA AEREA
FINANCIACION : 0 ADMINISTRACION CENTRAL
DESTINO : 0V - .S PROVEEDOR

PRO GRA	CODIGO CONTABLE MA	CODIGO/DV	PARTIDAS PPAL	PARC.	REAL CON- CRE.	SUB. GRAF. PROYECT	COM PAR- CIAL	PRO MI.	DENOMINACION	CREDITO ANUAL U.$.S	CREDITO ANUAL AUSTRALES
1		4210					2	)	OBRA:1669 OBRA CIVIL E INSTAL.PROYEC		
									TO CONDOR		326.960,00
							3	)	OBRA:1725 PROV.MONTAJE E INST. MEC.E		
									LECT.Y DE INST.PROY.CONDOR		2.294.300,00
							4	)	OBRA:1742 COMEDOR DE TROPA IX B.A...		153.990,00
							3	I	OBRA:1743 CONST.EDIF. CONTRA INCENDI		
									O X.B.A		572.850,00
							6	(	OBRA:1755 COMPLET.COCINA,COMEDOR Y S		
									ALA DE MAG. E.S.EZEIZA		388.930,00
							7	(	OBRA:1754 CIRC.SUB.EZEIZA II ETAPA..		349.950,00
							8	)	OBRA:1760 CIRC.FUERZA AEREA CANCHA P		
									ALETA,BASQUET Y PYA.ESTAC		17.610,00
							9	)	OBRA:1765 REFAC.SEDE CIRAL.CIRC.FUER		
									ZA AEREA		250.761,00
							10	)	X B.A. OBRA:1746 CONST.MONOBLOCK VVD		
									A.P/SUBOF		3.839.110,00
							11	)	OBRA:1797 COMPLET.EDIF. SANTAMARINA-		
									TANGIL		260.400,00
							12	)	OBRA:1804 CONST.DEPOSITOS LAS HIGUER		
									AS A.M.CBA		ANULAR Y PASAR A 181.380,00
							13	)	OBRA:1783 PTA. DE CARGAS A.M.CBA....		
							14	(	A.M.CORDOBA OBRA:1784 PTA.DE CARGAS		
									PROYECTO SURURU	Tomado 12/1/88	5.102.315,00
							15	(	X B.A. OBRA:1761 CONST. ESCUADRON BA		
									NIDAD		67.150,00
							16	(	A.M.RIO CV OBRA:1804 CONST.DEP. LAS		
									HIGUERAS	496510	314.960,00
							17	(	L.A.M.OBRA:1779-CONST.Y ADEC.EDIF.V		
									ETAPA		210.015,00
							18	(	EZEIZA-OBRA:1742 ALOJ. POLICIA AERON		
									QUIJCA FEMENINA		300.000,00

thank
you for your notification of c-130 flight on 26 april 1990 (n231025). we take this to be a flight by a combatant aircraft (annex 1, 11-c of madrid joint statement). under annex 1, 111-3 of joint statement we cannot give our consent to the flight as proposed by you because it would cause us military difficulties. however we would raise no objections were the aircraft to follow a direct course passing no less than thirty (30) nautical miles east (east) of stanley airport. grateful if you would resubmit flight proposal. the c-130 aircraft may be escorted when it comes within seventy (70) miles of coast. it should contact mount pleasant approach (118.5 mhz) well before this.
ar "VIPER"

2427 c b f f fk

21763fuaer ar

.....
005.2 min

1. DIST
2. ESCOLTA
3. COMUNICACIONES

00+0
21763fuaer ar
25/04 14:37 LOCAL
3062427+
2427 C B F F FK

21763fuaer ar

---

para cbff de noba
bt
your april 24 message.
although we do not agree on description of this c-130 transport aircraft as combatant , since it will not be a ''troop-carrying aircraft'', it will fly at 30 nautical miles east of puerto argentino.eta in vicinity of coasts will be 26-0730 lt/1030 utc. fir crv will keep you posted in advance. contact by aircraft will be established as needed.
bt

---

rt.gg.-rec R R R 0
2427 C B F F FK

21763fuaer ar.....
002.2 MIN

****
* ESTADO DE DISTRIBUCION DE CREDITOS EFECTUADO POR EL ESTADO MAYOR GENERAL AL 31-DIC-88 *
****

EJERCICIO : 1988
JURISDICCION : 48 ESTADO MAYOR DE LA FUERZA AEREA
ORGANISMO : 630000 DIRECCION GENERAL DE INFRAESTRUCTURA DE LA FUERZA AEREA
FINANCIACION : 0 ADMINISTRACION CENTRAL
DESTINO : 00 - 3 PROVEEDOR

PRO GRA	CODIGO CONTABLE	PARTIDAS	REAL	UBI.GEO	SUB.CUM	DENOMINACION	CREDITO ANUAL U.$.S	CREDITO ANUAL AUSTRALES
		1220		29	U	PAGO D.S.N.SERV.PREST.INMUEBLE EDIF. AVDA.PASEO COLON 735 CAP.FED.		1.801,00
				30	U	ACTUAL.ARANCEL DE TASACIONES CORRESP. INMUEBLES TANDIL		73,00
				31	U	PAGO TASA P/VALORIZAR TERRENO EN CAR (LOC(PCIA. BS.A.S)COM.RIVADAVIA		310,00
				32	U	PAGO ACTUAL.CONF.DEC.1652/86		500,00
				36	U	CONTRAT.SERV.DE TERCEROS PERFA 2000.		
				37	U	PAGO TASAS,ARANCELES Y GTOS.VRIOS. A EL TRIBUNAL DE TASACIONES		153,00
				39	U	ARANCEL P/TASACION INMUEBLE PDO.MORO N VII BRIG.AEREA		228.368,00
				41	U	LIMPIEZA,SANEAMIENTO Y DESAGUTE DE E STRUCT.FUTURO HOSPITAL AERONAUTICO.. REPARACIONES MAYORES DE INFRAESTRUCT OBRA		123.000,00
		12				BIENES Y SERVICIOS NO PERSONALES....		1.463.035,00
	212962/6	1220				SERVICIOS NO PERSONALES.....		1.463.035,00
				20	)	EDIF. ALAS OBRA:1670 TRAB.ALBAÑILER A,PINTURA Y ARREGLOS PER.DE AGUA....		314.370,00
				21	)	OBRA:1855 REP.CUB.TECHO SOBRE 3 PISO * EDIF.CONDOR.....		101.900,00
				22	U	REPAR.HANGAR 75 X 40M.IX BRIGADA AER EA.....		
				25	)	OB:1829-REP.INT.DE CUB.DE CHAPA CAS. SUB.(BRIGADA AEREA.....		72.250,00
				26	)	II B.A.REP.CIRCUITOS PTA. Y TABLEROS ALIMENT. SIST.BALIZAMIENTO.....		954.085,00
				29	)	CIRC.PERS.CIVIL-OBRA:1865 REP.CUB. C		

SECUENCIA DE HECHOS

Antes del Vuelo

1. El día 20 Abril 90 el COA ordena a la IX Brigada Aérea que notifique el vuelo del C-130 al Comandante Militar de MLV.

2. El día 23 Abril 90 el Jefe de la IX Brigada Aérea notifica, por telex, sobre el vuelo.

- NOTA: Se desliza un error en el TXT referente al curso a seguir.

3. El 25 Abril se recibe respuesta Británica requiriendo se cambie el curso.

4. El 25 Abril se contesta el requerimiento Británico cambiando el curso que erroneamente se había notificado.

5. El 26 Abril se notifica a MLV que el vuelo se demora 24 Hs.

6. El 26 Abril MLV confirma demora de C-130 y pregunta si se presentara plan de vuelo.

7. El 26 Abril se contesta a MLV reiterándole que FIR CRV lo mantendrá al tanto del vuelo y la nueva hora estimada lateral Puerto Argentino.

8. El 26 Abril se recibe el comprendido del último mensaje cursado a MLV.

Durante el Vuelo

1. El C-130 despega 0750 de PAL, CRV recibe la hora estimada del paso por el lateral de Puerto Argentino y trata de notificar la misma a MLV por HF. MLV no contesta.

2. El C-130, a 170 MN al Norte de Puerto Argentino, notifica a CRV de la nueva estima del lateral de esa posición. CRV trata de notificar a MLV de la nueva estima. MLV recien sale al aire a 1130 aproximadamente y recibe la notificación.

3. Aproximadamente a 135 MN al Norte de Puerto Argentino, el C-130 es interceptado por un avión PHANTOM (XV 466) quien:

1º) Le forma extremadamente cerca.

2º) Le indica por señas visuales que se aleje hacia el este.

3º) Evoluciona de manera tal que muestra sus misiles y cañon.

4º) Le dice por VHF (en 118.1 ó 118.5) que se aleje 70 MN al Este y que pase a 121.5. No establece un contacto claro con el C-130.

4. El C-130 desvía su trayectoria, hacia el Este, levemente, y sale al aire en 121.5. No establece contacto firme con estación alguna, solo recibe "70MN al este". Se escuchan otras comunicaciones en esa frecuencia.

///.

5. A 40 MN del lateral Puerto Argentino, el C-130 coloca rumbo general SUR nuevamente. La escolta inicia nuevamente alabeos y señales para que se aleje hacia el este. Se coloca extremadamente cerca del plano derecho del avión.

6. El C-130 pasa el lateral Puerto Argentino entre 35 y 40 MN de esa posición.

7. A 70 MN al Sur de Puerto Argentino el interceptor abondona la escolta.

8. CRV pregunta a MLV, por HF, a que se debe la escolta y la orden al C-130 para desviar su curso, a lo cual solo recibió el comprendido.

CONCLUSIONES

1. El día previo al vuelo, a ultima hora del 26 Abril 90, MLV acusa recibo del mensaje en donde se actualiza hora del pasaje por el lateral de Puerto Argentino.

2. El día de la operación MLV no contesta las llamadas de HF de CRV. El sistema de comunicaciones establecido expresa que en HF se debe mantener "en escucha" .

3. La intercepción se realizo 40/45 MN al Norte de los 70 MN de la costa.

4. No hubo intención de establecer un contacto claro, en VHF, con el C-130 ni con CRV en HF para intercambiar o facilitar la información.

5. Hubo, desde un principio, demostraciones hostíles por parte de la aeronave interceptora.

HERCULES FLIGHT OF 27 APRIL

1. When we asked the Argentine authorities to modify their proposed route to follow a course away from the Islands, we specifically asked for new flight plans to be resubmitted. But no new details were provided and we had no indication of route, altitude, timings or call sign. The Phantom was therefore tasked to investigate what was in effect an unidentified radar contact.

2. The Phantom did not 'intercept' the C130 135 miles from the Islands but came up alongside it, at a safe distance, about 85 miles from the coast. (It is of course possible the C130 picked up the Phantom on radar before that point.) The Phantom tried to make radio contact but without success. The MPA approach frequency (118.5 Mhz), which had been designated to the Argentine authorities, and the international distress and safety frquencies (121.5 Mhz and 243 Mhz) were monitored througout. Recordings show that the C130 did not transmit on any of these frequencies.

3. From 85 miles the C130 continued to track directly towards the Islands with the Phantom remaining at a safe distance. At approximately 65 miles from the coast, i.e. inside the notification line, the Phantom took up position starboard of the C130. In the absence of any other means of communication, it waggled its wings, which is the internationally accepted signal for 'follow me'. At the same time the Phantom indicated (by radio and gesticulation by the pilot) that the C130 should alter course to the east by 30 miles (not 70). The C130 did not reply and continued to head directly for the Islands. The Phantom therefore flew ahead and to starboard of the C130 to ease it to port. At first the C130 changed direction accordingly but then returned to its original course, which would have taken it directly over Port Stanley. It needed a repeat manoeuvre by the Phantom before the C130 changed course to follow a track 30 miles east of the Islands.

4. Throughout this period telex, fax and HF facilities at MPA were permanently manned and fully functioning. MPA received no communications from Comodoro Rivadavia at any time prior to the Phantom taking the action described. While the transit continued, MPA made repeated but unsuccessful attempts to contact the C130. It received no request from Comodoro Rivadavia for an explanation of the Phantom's behaviour.

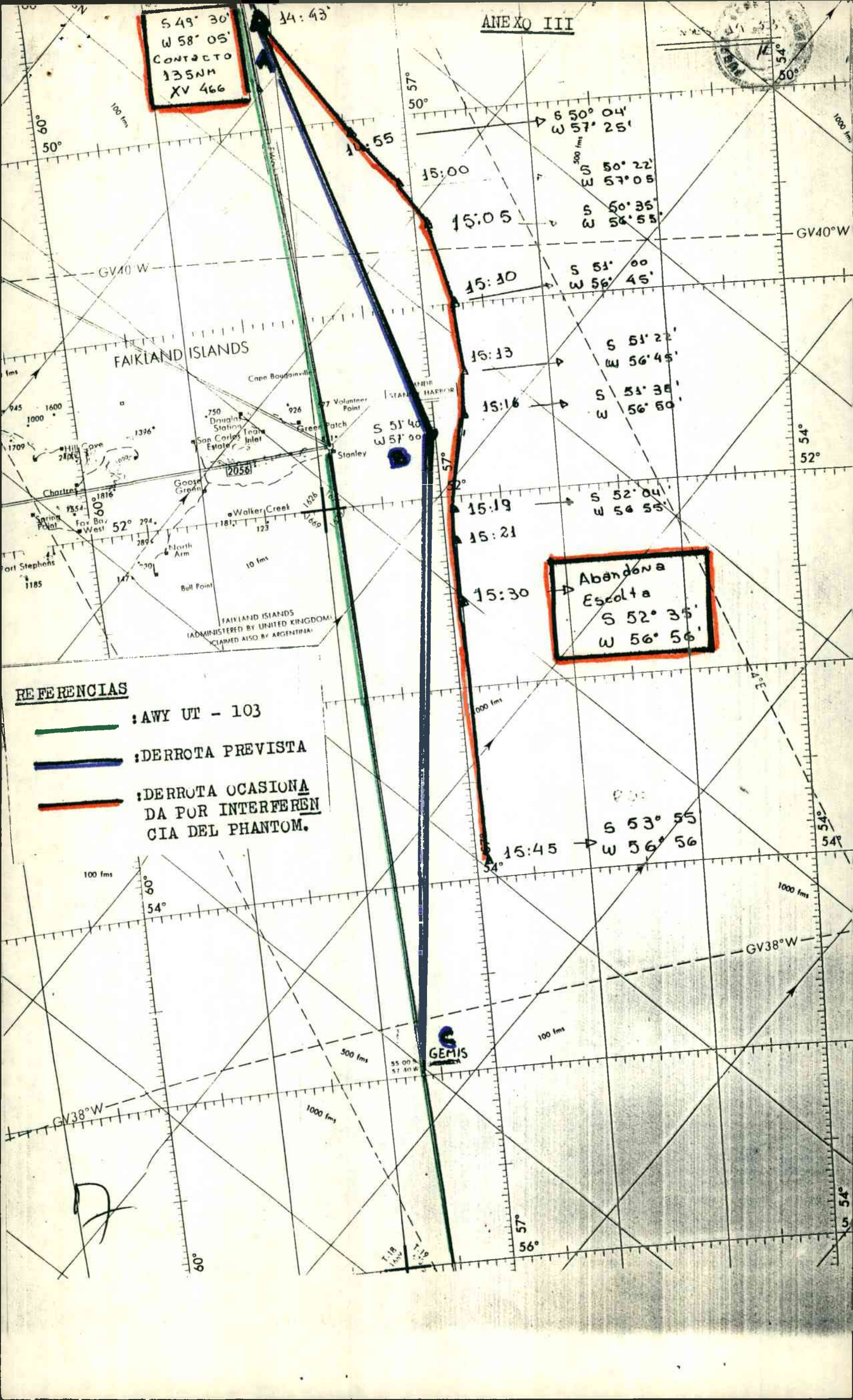
British Embassy
BUENOS AIRES

14 May 1990

ANNEX II

10

17


ANEXO III
S 49° 30'
W 58° 05'
CONTACTO
135NM
XV 466
14:43
14:55
15:00
15:05
15:10
15:13
15:16
15:19
15:21
15:30
15:45
S 50° 04'
W 57° 25'
S 50° 22'
W 57° 05'
S 50° 35'
W 56° 55'
S 51° 00
W 56° 45'
S 51° 22'
W 56° 45'
S 51° 35'
W 56° 50'
S 51° 40'
W 57° 00'
S 52° 04'
W 56 55'
Abandona
Escolta
S 52° 35'
W 56° 56'
S 53° 55
W 56° 56
GV40°W
GV40 W
GV38°W
FAIKLAND ISLANDS
Cape Bougainville
Volunteer Point
Douglas Station
San Carlos Estate
San Carlos Inlet
Green Patch
Stanley
Hill Cove
Chartres
Goose Green
Walker Creek
Spring Point
Fox Bay West
North Arm
Port Stephens
Bull Point
10 fms
FAIKLAND ISLANDS
(ADMINISTERED BY UNITED KINGDOM)
(CLAIMED ALSO BY ARGENTINA)
REFERENCIAS
:AWY UT - 103
:DERROTA PREVISTA
:DERROTA OCASIONADA POR INTERFERENCIA DEL PHANTOM.
GEMIS
100 fms
500 fms
1000 fms

NOVEDADES SOBRE VLO C-130 HERCULES DEL 27 ABR 90 EL PALOMAR (BUENOS AIRES) - BASE AEREA VCOM. MARAMBIO.

INTRODUCCION

1. Para un ordenamiento la información que se transcribe se subdividirá bajo tres títulos:

1°) Sucesión de mensajes cursados antes del vuelo.

2°) Hechos acaecidos durante el vuelo.

3°) Discrepancias con el informe británico.

4°) Conclusiones.

SUCESION DE MENSAJES CURSADOS ANTES DEL VUELO

2. Conforme a lo establecido en el Anexo I, punto III (Información recíproca sobre movimientos militares), inciso 2 (notificación recíproca), de la Declaración Conjunta Febrero 1990, el Jefe de la IX Brigada Aérea (Br.Ae) notifica al Comandante Militar de Islas Malvinas (IM) sobre la realización del vuelo en cuestión, vía telex, el día 23 ABR 90.

3. La información que se cursa responde sobradamente a la fijada en el citado inciso, según consta en su texto (Anexo 1 - Mensaje N° 1).

4. Puede observarse al respecto que en el mismo existe información sobre la identificación y el tipo de avión, el rumbo previsto y el propósito del vuelo incluyéndose, además el probable nivel de vuelo.

5. El 25 ABR 90 el Cte. Militar de IM (MTP) envia telex en don de se objeta el curso propuesto expresando, no obstante, que no habría inconvenientes si el vuelo pasara a no menos de 30 MN al Este de Pto. Argentino. El texto se adjunta en Anexo 1 - Mensaje N° 2.

6. El mismo día 25 ABR 90, se contesta al requerimiento de MTP, vía telex, accediéndose a lo requerido. Allí también se indica que el Jefe de la IX Br.Ae lo mantendrá al tanto sobre la información del vuelo durante su ejecución (Ver texto en Anexo 1 - Mensaje N° 3).

7. El mensaje precedentemente citado no es contestado por MTP por lo que se deduce no origina objeciones.

8. El 26 ABR 90 se notifica a MTP que el vuelo se demora 24 hs. para el día 27 ABR 90, por malas condiciones meteorológicas (Anexo 1, Mensaje N° 4).

9. Al mensaje citado en el párrafo anterior, MTP confirma haber recibido la demora y solicita saber si recibirá el PLAN DE VUELO del C-130 (Anexo 1, Mensaje N° 5).

10. Por telex, el 26 ABR 90, se notifica a MTP lo siguiente (Anexo 1, Mensaje Nº 6):

1º) Se ratifica la demora del vuelo para el 27 ABR.

2º) Se actualiza la estima de pasaje por el lateral de Pto. Argentino (1400 hs. UTC).

3º) Se ratifica que pasará 30 MN al este de Pto. Argentino.

4º) Se reitera que Comodoro Rivadavia FIR lo mantendrá al tanto de la ejecución del vuelo.

11. A últimas horas del día 26 ABR 90, MTP acusa recibo del Mensaje señalado en el párrafo anterior (Anexo 1, Mensaje Nº 7).

12. El día 27 ABR 90, luego del pasaje del C-130 por la vencidad de las costas de IM, el Jefe de la IX Br.Ae requiere por HF información a MTP sobre la intercepción de la citada aeronave por parte de un avión PHANTOM. No recibe al respecto, ningun tipo de aclaración (Ver Anexo I, Mensaje 8).

HECHOS ACAECIDOS DURANTE EL VUELO

13. El C-130 despega de EL PALOMAR a la Base Aérea Vcom. MARAMBIO el 271050 ABR 90 UTC. A partir de ahora se utilizará hora UTC para evitar confusiones al respecto.

14. Con el fin de informar a MTP sobre la marcha y nuevas estimas del C-130 la IX Br.Ae comienza a llamar a IM a partir de las 1240 hs. UTC, en HF, según las frecuencias establecidas para comunicaciones entre autoridades. Recien a las 1430 hs. UTC MTP sale al aire y recibe la hora estimada del pasaje del C-130 por el Este de Puerto Argentino. La comunicación se realiza 5/5 (fuerte y claro).

15. La aeronave C-130, de acuerdo al plan de vuelo planificado y a la información notificada a MTP aproxima a IM por la AWY UT 103 con curso 178º. En la posición KABES (S 4900, W 5814), 170 MN al Norte de IM, a las 1433 Hs. el C-130 altera su rumbo hacia el Este para mantenerse en curso 158º hasta la posición S 5140, W 5700 (30 MN al este de Puerto Argentino). La velocidad de navegación era en esos momentos de 230 nudos y el viento de 240º/70Kts aproximadamente.

16. Iniciado el apartamiento de la UWY UT 130, a las 1443 hs, en posición S 4930 W 5805, a 134 MN al norte de Pto. Stanley, un avión PHANTOM británico matrículo XV 466 intercepta a la aeronave argentina (Ver testimonio fotográfico en Anexo II).

17. La aeronave interceptora, además de indicar por señas visuales y expresar en 118.1 o 118.5 que se aleje a 70 MN de la posición actual, evoluciona extremadamente cerca del C-130 para presionar su cambio de rumbo.

18. En el Anexo III se indica el curso que debiera haber seguido el C-130 de acuerdo a lo notificado (A-B-C) y el curso que se vió obligado a llevar ante la interferencia producida por el avión PHANTOM.

19. El C-130 no pudo establecer un contacto firme y concreto ni en 118.5 ni en 124.5. Solo recibió, en esas frecuencias, directivas de alejarse 70 MN al Este.

20. Asimismo se ratifica la exhibición de armamento (cañon y misiles) por parte del PHANTOM.

21. A las 1516 hs. el C-130 pasa 40 MN al este (S 5135 W5650) de Pto. Argentino y a las 1530 hs (S 5235 W 5656) el PHANTOM aparentemente abandona la escolta.

22. Cabe remarcar finalmente que según lo indicado en Anexo III, el C-130 fué escoltado y presionado por un avión de combate británico para alejarlo hacia el este de la ruta, previamente notificada, a lo largo de aproximadamente 140 MN.

DISCREPANCIAS CON EL INFORME BRITANICO

23. Con referencia a la respuesta Británica de fecha 14 MAY 90, relacionada con el vuelo en cuestión, puede expresarse lo siguiente:

1º) Al párrafo 1: Lo citado en la sucesión de mensajes cursados a MTP, antes de la realización del vuelo, abunda en datos sobre la ejecución del mismo:

a) En tránsito de Buenos Aires a Base Aérea Vicecomodoro Marambio (Antartida Argentina)

b) Rumbo general Sur

c) Pasaje 30 MN al Este de Puerto Argentino

d) Nivel de vuelo

e) Tipo de aeronave

f) Fecha y hora estimada, luego actualizada, del pasaje por el lateral Este de Puerto Argentino

A nuestro último mensaje de actualización de ETA por el lateral de Puerto Argentino (Anexo 1, Mensaje Nº 6) MTP contesto haber tomado conocimiento no requiriendo otro tipo de información al respecto (Anexo 1, mensaje Nº 7).
Lo expresado precedentemente señala que MTP disponía de sobrada información como para poder suponer, con un alto grado de probabilidad que el "CONTACTO NO IDENTIFICADO" correspondía al avión C-130 argentino.
No obstante lo referido, MTP dispone del Sistema de Comunicación Directa (modo alternativo HF) para efectuar una rápida consulta con la autoridad argentina pues precisamente para casos como estos se estableció el Sistema. (Anexo I, punto I/A-B de la Declaración Conjunta)

2º) Al párrafo 2: se ratifica el lugar de la intercepción por parte del PHANTOM (134 MN al norte de Puerto Argentino) y que no se pudo efectuar un contacto firme y claro en 118.5 y 121.5 debido a que solo se recibieron instrucciones de apartarse

07

70 MN al este". Al respecto cabe agregar que al momento de ser interceptado, el C-130 ya había iniciado el apartamiento hacia el este para pasar por el lateral de Puerto Argentino de acuerdo a lo previamente notificado (30 MN al este). Que el C-130 hubiera detectado o no a PHANTOM, en su radar, no aporta nada al tema en cuestión.

3°) Al párrafo 3 le caben las siguientes observaciones:

a) El C-130 nunca se dirigió "directamente a las Islas". En el Anexo III está marcada la derrota que debió seguir, de acuerdo a lo notificado, para pasar por el lateral de los mismos.

b) Muy por el contrario, la interferencia del avión PHANTOM, obligó al C-130 a ir desviándose hacia al este de la derrota planificada (Ver en Anexo III, los puntos que marcan su real derrota).

c) Es correcto que el avión PHANTOM evolucionó tratándo de desviar al C-130 durante reiteradas oportunidades.

d) Es correcto que el C-130 intentó en todo momento alejarse lo menos posible de su ruta proyectada.

e) Si se toma en cuenta el viento en altura en esa circunstancia, 240/70 NUDOS, obviamente el C-130 siempre debió corregir deriva significativamente hacia el Oeste.

f) El C-130 mantuvo escucha en 118.5 y 121.5 no recibiendo en ningún momento una llamada clara que le indicara el inicio de un contacto radial formal.
Si, por supuesto, advirtió la gesticulación del piloto del PHANTOM para que se alejara hacia el Este.

CONCLUSIONES.

24. A modo de cierre pueden señalarse las siguientes conclusiones:

1°) El sistema de Comunicación Directa entre Autoridades Militares no operó a los fines para los cuales fué creado (Reducir la posibilidad de incidentes y limitar las consecuencias si ocurrieran y aumentar el conocimiento reciproco....), por cuanto:

a) El Jefe de la IX Brigada Aérea (Comodoro Rivadavia) trató de informar sobre la ejecución del vuelo a MTP, en HF, no pudiendo contactar, pese a su insistencia, oportunamente.

b) El Comandante Militar de Malvinas, ante un tránsito "no identificado", pero que podría ser argentino, no consultó a la autoridad argentina ni por TELEX ni por HF optando por otro medio para realizar la identificación (intercepción).

Cabe agregar que, pese a los inconvenientes de idioma-las pruebas en HF realizadas hasta el día de la operación en cuestión, habían resultado satisfactorias.

c) Resultaba obvio que el sistema más rápido para intercambio de información era, para este caso, el HF. Por ello es razonable pensar que el día de la operación se debía estar muy atento sobre ese medio de comunicación el cual, además, resulta el modo alternativo para falla en TELEX.

2º) Los Británicos plantean falta de información sobre la ejecución del vuelo cuando, según lo indicado en el Anexo I/III, punto 2 de la Declaración Conjunta, se cumplió acabadamente con los detalles allí puntualizados.

3º) Existió una deliberada intención de pertubar el curso del C-130 previamente notificado (Anexo I), con maniobras cercanas y hostiles (ostentación de misiles y cañón). Lo expuesto es justamente lo opuesto a lo establecido en el Anexo II de la Declaración Conjunta (basicamente los puntos a y c)

4º) El C-130 fué perturbado en ruta sobradamente fuera de las 70 MN de la costa (125 MN), área en la cual no existe restricción de ninguna clase como para ser ni interferido ni, siquiera, para ser escoltado.

COMODORO RUBEN MARIO MONTENEGRO
SUBSECRETARIO GENERAL E.M.G.F.A.

ANEXO I

SUCESION DE MENSAJES CURSADOS ANTES DEL VUELO

MENSAJE Nº 1

21763fuaer ar
23/04 10:25
3062427+
2427 C B F F FK

21763fuaer ar
++++++++++++++++
in decordance with joint declaration of madrid fe-1990
annex i , iii-2 i notify you that 26 apr 90 0730 hl/1030 utc
one (1) c-130 in fly from buenos ares (pal)
to marambio base will pass tenty (20) n.m. (west) puerto argentino
(stanley airport) with general course south- fl 200 or above
any important change will be advise on time stop
bt.-

n231025
t. av
rec.-
2427 C B F F FK
ok contestation

DE MTP R R R WILL CALL BACK AR

003.8 MIN

MENSAJE Nº 2

thank
you for your notification of c-130 flight on 26 april 1990 (n231025). we take this to be a flight by a combatant aircraft (annex 1, 11-c of madrid joint statement). under annex 1, 111-3 of joint statement we cannot give our consent to the flight as proposed by you because it would cause us military difficulties. however we would raise no objections were the aircraft to follow a direct course passing no less than thirty (30) nautical miles east (east) of stanley airport. grateful if you would resubmit flight proposal. the c-130 aircraft may be escorted when it comes within seventy (70) miles of coast. it should contact mount pleasant approach (118.5 mhz) well before this.
ar

2427 c b f f fk

21763fuaer ar

.....
005.2 min

ANEXO I/2

7 (5)

MENSAJE Nº 3

00+⊕
21763fuaer ar
25/04 14:37
3062427+
2427 C B F F FK

21763fuaer ar

---

para cbff de noba
bt
your april 24 message.
although we do not agree on description of this c-130
transport aircraft as combatant , since it will not be a
''troop-carrying aircraft'', it will fly at 30 nautical miles
east of puerto argentino.eta in vicinity of coasts will be
25-0730 lt/1030 utc. fir crv will keep you posted in advance.
contact by aircraft will be established as needed.
bt

---

rt.gg.-rec ⊕ ⊕ ⊕ ⊕
2427 C B F F FK

21763fuaer ar.....
002.2 MIN

1772 (4)

MENSAJE Nº 4

00+⊕
21763fuaer ar
26/04 10:53
3062427+
27 C B F F FK

21763fuaer ar

para retransmitir a mtp (llamar 00-306-2427 hqbffi kf): in decordance with joint declaration of madrid fe-1990 annex i , iii-2 - 1 notify you flight c-130 bue(pal) to: bam marambio forecast for day 2 apr-90 delayed twenty four hours in airdrome in destinity by meteorology pto
bt

t. cp a las 261055 r.⊕
2427 C B F F FK

21763fuaer ar

CONFIRMADO

crme si recibio el trafico⊕⊕⊕⊕⊕

da QSL A CRV VIA RTTY S. Avv. Russo (LWA)

(5)

MENSAJE Nº 5

1/047
21763fuaer ar

21763fuaer
de mtp
your telex 26 april 90 confirmed ref delay of c-130. please
confirm yoiu will submit flight plan.
bt
21763fuaer ar
2427 c b f f fk

MENSAJE Nº 6

(6)

NNNN
0019000426192642 TRN

ZCZC 00A243 261928
DD SABCQOOP
261927 SABBQCTY @
SVC
MSG NRO 2562 GHO 261805 TRANSMITIDO A :
MTP 261925 REC POR CBFF FK
NOBA 261926 REC POR CRV.-

IREF/PARA NOBA MTP
++++++++++++++++
NRO 2562 GHO 261805 ABR 90
URGENTE

REF.: MY TELEX 26/04 -1053 LOCAL TIME CORRECTION TO MY MESSAGE: FLIGHT C-130 BUENOS AIRES/AIR FORCE BASE MAKAMBIO SCHEDULED FOR 26 APRIL 90 DELAYED TILL 27 APRIL 90 DUE BAD MET CONDITIONS ON DESTINATION-FLIGHT C-130 WILL PASS VICINITY OF COASTS (30 NAUTICAL MILES EAST OF PUERTO ARGENTINO) WILL BE 27 APRIL 90 1400 UTC ETA.- REF.: YOUR LAST TELEX WE CONFIRM FIR CRV WILL KEEP YOU POSTED IN ADVANCE OF FLIGHT.-

BT.-

MENSAJE Nº 7

#
21763fuaer ar

21763FUAER AR
DE MTP
REF. YOUR TELEX 261925, ACKNOWLEDGED.

BT#
21763fuaer ar

MENSAJES Nº 8

En conocimiento
J.T.G.M.G.

C/= MG

COMANDO EN JEFE
27 ABR 1980
MESA CONCENTRACION Y DISTRIBUCION
DIRECCION DE COMUNICACIONES

h
zczc sfa044 272200
ss sabcnoct sabborct sabbocdi sabcqkjf sabcqtsw sabc
271721 savcohjf a
ccccccccccc
zzzzzbaaaaazzzzzaaaaaazzzz
nro fuq-1275/aea

''z'' qho 271721 abr 90

fm crvohjf

to bueocct

inf buefejj bieract buercdi buefeoj buefana

gr sc

bt,-

/////

informo que con motivo de la novedad surtida en el
85
entrd oal v mblencoma por
ra interceptacion de unbuavion de combate
britanico coma desviando de la ruta previamente convenida a nuestro
c-130 se envio por hf el siouiente mensaje ammtoi a las 13:44 hs
blease informa cuases of interception roval air force air craft
phantom over.-
argentine military transport air craft c-130 thar was
previously coordinated oto by telex 261925 oto contestando
oto

bt.-

/////
0660

/////
aaaa

AVIACIÓN CIVIL: PEDIDO DE INFORMACIÓN SOBRE VUELOS EN LOS FIRS

1. Consideramos que nuestro pedido se encuentra entre los términos de la Declaración Conjunta de Madrid.

2. No obstante reconocemos que esto causará dificultades concretas, por lo que desearíamos realizar una propuesta alternativa. Nos agradaría que las autoridades de la República Argentina nos proporcionara información acerca de los vuelos civiles que se realizan a lo largo y al este de la aerovía UT101 dentro del FIR Comodoro Rivadavia. La UT101 es una línea recta trazada desde Mar del Plata hasta Río Grande. Por lo tanto, se encuentra bastante más alejada de la costa argentina que la aerovía UW35. Esto obviamente reduciría el número de vuelos sobre los que se daría información y reduciría, en forma sustancial, cualquier carga o responsabilidad por parte de las autoridades argentinas. La UT101 es una aerovía que debería ser reconocida por las autoridades de control de tráfico aéreo, contribuyendo así a un manejo más fácil de la misma. Estaríamos preparados para considerar cualquier límite realista hacia el Este que las autoridades argentinas pudieran proponer.

3. Existen razones de seguridad evidentes y legítimas para que se nos brinde la información requerida. Con bastante frecuencia , se realizan vuelos que aterrizan o despegan en Mount Pleasant.Dicho número de vuelos bien puede aumentar a medida que se fortalezcan los contactos con el continente. HQBFFI concretamente necesita conocer los detalles de otros vuelos en el área para evitar problemas potenciales .por ejemplo, el vuelo del F28 el mes pasado podría haber sido extremadamente peligroso si su ruta hubiera coincidido con un vuelo del MPA (Aeropuerto de Mount Pleasant).

4. Una vez provisto de la información sobre dichos vuelos, el HQBFFI se encontraría mejor equipado para llevar a cabo , en forma inmediata, búsquedas y operaciones de rescate que sean necesarias.

FLIGHT INFORMATION REQUIRED UNDER IRICS, ANNEX I.III.2

1. We do not consider it sufficient just to state that a particular aircraft will be transitting and to give the approximate line the aircraft will take: we should be grateful if future notifications could include the following details from the outset:

(a) Proposed track through area within 70 nautical miles of coast, described in such a way as to provide a precise indication of the course it is proposed to follow.

(b) Planned time of approach and expected duration of flight while less than 70 nautical miles from coasts (we believe these details are necessary to make sense of the proposed track).

(c) A description of the purpose of the flight, e.g. fishery patrol.

2. We believe these requests do not go beyond a reasonable interpretation of IRICS Annex I.III.2. Providing less information than this would not in our view meet the requirements of Annex I.

3. We believe the requirements of Annex I need to be met in a manner calculated to achieve the stated aims of IRICS, 'to increase confidence and contribute to achieving a more normal situation in the region without unnecessary delay' (para 5 of the 15 February Joint Statement). This means providing enough detail to enable the other side to have a clear understanding of what the particular movements proposed will amount to. Failure to provide such detail can only impair confidence and emphasise any abnormality in the situation.

British Embassy, BUENOS AIRES

4 June 1990

MADRID JOINT STATEMENT, ANNEX IV

1. Paragraph 2 of Annex IV refers to Flight Information Regions (FIRS). The latter were set up under the Chicago Convention on International Civil Aviation by the ICAO, which may explain why the Argentine authorities regard Annex IV as applying exclusively to civil aircraft. However, the Annex is one of the measures covered by paragraph 5 of the Joint Statement, which is concerned with building confidence and avoiding incidents in the military sphere. The purpose of Annex IV is to enhance flight safety and in paragraph 2 it sets out an agreement to exchange information 'for identification of aircraft in flight in the FIRS'. The reference to aircraft is not qualified by the insertion of 'civil' and it would be inconsistent to exclude military aircraft from the application of this section. Military aircraft generally observe normal air traffic control procedures for obvious safety reasons. It is for this reason that we now notify the Argentine authorities of flights by our military transport planes which pass through the Argentine FIR - although we would not regard paragraph 2(b) as applying to movements by either side in the vicinity of their own coasts.

2. An interpretation of Annex IV as applying to civilian flights only would be inconsistent with the wording and would fail to achieve the stated purpose of the agreed arrangements.

British Embassy
BUENOS AIRES
4 June 1990

INFORMACION DE VUELO REQUERIDA BAJO IRICS, ANEXO I.III.2

1. NOSOTROS NO CONSIDERAMOS COMO SUFICIENTE CONDICION QUE UN AVION EN PARTICULAR QUE PUEDA TRANSITAR Y DAR LA LINEA APROXIMADA QUE LA AERONAVE TOMARA NOSOTROS ESTARIAMOS AGRADECIDOS QUE LAS FUTURAS NOTIFICACIONES PUEDAN INCLUI LOS SIGUIENTES DETALLES AL PRINCIPIO:

A) RUTA PROPUESTA DESDE EL COMIENZO DENTRO DE UN AREA DE 70 MILLAS NAUTICAS DE LA COSTA, DESCRIBIENDOLA DE UNA FORMA QUE PROPONGA UNA INDICACION PRECISA DEL CURSO QUE HA SIDO PROPUESTO A SEGUIR.

B) TIEMPO PLANEADO DE APROXIMACION Y DURACION ESPERADA DEL VUELO MIENTRAS ESTEN A MENOS DE 70 MILLAS NAUTICAS DE LA COSTA (CREEMOS QUE ESTOS DETALLES SON NECESARIOS PARA QUE TENGA SENTIDO LA RUTA PROPUESTA)

C) UNA DESCRIPCION DEL PROPOSITO DEL VUELO (EJ. PATRULLAJE PESQUERO).

2. NOSOTRO CREEMOS QUE ESTOS REQUERIMIENTOS NO VAN MAS ALLA DE UNA RAZONABLE INTERPRETACION DEL IRICS, ANEXO I.III.2. PROPORCIONAR MENOS INFORMACION QUE ESTA, NO LLENARIAN, DESDE NUESTRO PUNTO DE VISTA, LOS REQUERIMIENTOS DEL ANEXO I.

3. CREEMOS QUE LOS REQUISITOS DEL ANEXO I NECESITAN SER CUMPLIDOS EN UNA MANERA CALCULADA, PARA ALCANZAR LOS FINES APUNTADOS EN IRICS, "PARA INCREMENTAR LA CONFIANZA Y CONTRIBUIR A LA REALIZACION DE UNA MAS NORMAL SITUACION EN LA REGION SIN MAS DEMORA INNECESARIA" (PARRAFO 5 DE LA DECLARACION CONJUNTA DEL 15 DE FEBRERO). ESTO SIGNIFICA PROVEER LOS DETALLES SUFICIENTES, PARA PERMITIR AL OTRO LADO UN CLARO CONOCIMIENTO DE QUE MOVIMIENTOS PROPUESTOS OCURRIRAN. LAS FALLAS EN PROPORCIONAR ESTOS DETALLES PODRAN SOLAMENTE DETERIORAR LA CONFIANZA Y ENFATIZAR CUALQUIER ANORMALIDAD EN LA SITUACION.

EMBAJADA BRITANICA, BUENOS AIRES
4-JUN-90

DECLARACION CONJUNTA DE MADRID - ANEXO IV

1. EL PARRAFO 2 DEL ANEXO IV SE REFIERE A LAS REGIONES DE INFORMACION DE VUELO (FIRS). LA RECIENTE FUE REALIZADA BAJO LA CONVENCION INTERNACIONAL DE AVIACION CIVIL DE CHICAGO POR LA ICAO, LA CUAL PODRIA EXPLICAR PORQUE LAS AUTORIDADES ARGENTINAS CONSIDERAN AL ANEXO IV APLICABLE EXCLUSIVAMENTE A AERONAVES CIVILES.

DE CUALQUIER MANERA, EL ANEXO ES UNA DE LAS MEDIDAS CUBIERTAS POR EL PARRAFO 5 DE LA DECLARACION CONJUNTA, LA QUE CONCIERNE CON LA RECONSTRUCCION DE LA CONFIANZA Y EVITANDO INCIDENTES EN LA ESFERA MILITAR. EL PROPOSITO DEL ANEXO IV ES INTENSIFICAR LA SEGURIDAD DE VUELO Y EN EL PARRAFO 2 MUESTRA UN ACUERDO PARA INTERCAMBIAR INFORMACION "PARA IDENTIFICACION DE AERONAVES EN VUELO EN EL FIRS". LA REFERENCIA DE LAS AERONAVES NO ESTA CALIFICADA POR LA INSERCION DE "CIVIL" Y SERIA INCONSISTENTE LA EXCLUSION DE LAS AERONAVES MILITARES, DE LA APLICACION DE ESTA SECCION. LAS AERONAVES MILITARES GENERALMENTE OBSERVAN LOS PROCEDIMIENTOS NORMALES DE CONTROL DE TRAFICO AEREO POR OBVIAS RAZONES DE SEGURIDAD. ES POR ESTA RAZON QUE NOSOTROS AHORA NOTIFICAMOS A LAS AUTORIDADES ARGENTINAS DE LOS VUELOS DE NUESTROS AVIONES DE TRANSPORTE MILITARES, QUE PASAN A TRAVES DEL FIR ARGENTINO, AUNQUE NOSOTROS NO QUISIMOS CONSIDERAR EL PARRAFO 2 (b) COMO APLICABLE A LOS MOVIMIENTOS DE AMBOS LADOS EN LA VECINIDAD DE SUS PROPIAS COSTAS.

MA

2. UNA INTERPRETACION DEL ANEXO IV COMO APLICABLE A LOS VUELOS CIVILES UNICAMENTE, SERIA INCONSISTENTE CON LO CONVERSADO, Y SE FALLARIA EN CONSEGUIR LOS FINES PROPUESTOS EN LOS ARREGLOS DEL ACUERDO.

CIVIL AVIATION: REQUEST FOR INFORMATION ON FLIGHTS WITHIN FIRS

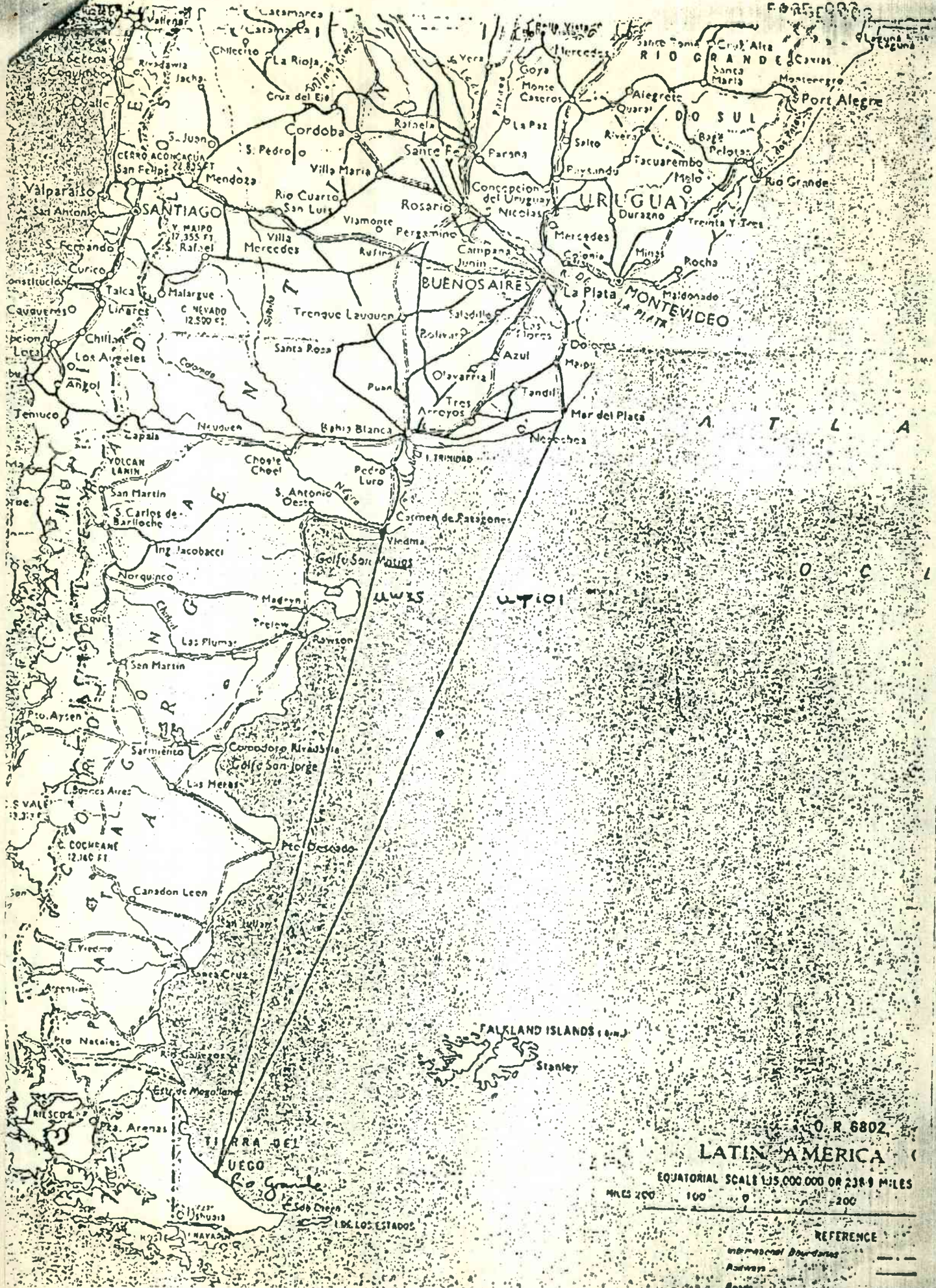
1. We believe our request is within the terms of the Madrid Joint Statement.

2. Nonetheless we recognise the practical difficulties this will cause and would like to make an alternative proposal. We should like the Argentine authorities to pass us information on civil flights only along and East of the Airway UT101 within the Comodoro Rivadavia FIR. UT101 is a straight line drawn between Mar del Plata and Rio Grande, and is thus significantly further from the Argentine coast than UW35. This should markedly reduce the number of flights on which information would be passed and reduce any burden on the Argentine authorities substantially. UT101 is an airway which should be clearly recognised by air traffic control authorities, further contributing to ease of handling. We would be prepared to consider any realistic eastward limit the Argentine authorities might propose.

3. There are evident and legitimate safety reasons for passing us the required information. There are fairly frequent flights taking off and landing at Mount Pleasant. The number may well increase as contacts with the mainland build up. HQBFFI clearly need to know details of any other flights in the area to avoid potential problems. For example the flight of the Argentine F28 last month could have been extremely dangerous had its track coincided with a flight from MPA.

4. Supplied with such flight information, HQBFFI would be better equipped to conduct prompt search and rescue operations required.

23-V-90


Valparaiso
SANTIAGO
San Antonio
S. Fernando
Curico
Talca
Constitucion
Cauquenes
Chillan
Los Angeles
Angol
Temuco
Valdivia
Osorno
Puerto Montt
Chiloe
Cordoba
Rio Cuarto
San Luis
Villa Maria
Villa Mercedes
Mendoza
S. Juan
S. Pedro
Cruz del Eje
La Rioja
Catamarca
Chilecito
Jachal
Rivadavia
Cyalic
Conuma
La Ligua
Rosario
Santa Fe
Rafaela
Parana
Concepcion del Uruguay
Nicolas
Pergamino
Rufino
Viamonte
Trenque Lauquen
Santa Rosa
Bahia Blanca
Neuquen
Zapala
Choele Choel
Pedro Luro
Carmen de Patagones
Viedma
Golfo San Matias
Maquinchao
Ing Jacobacci
Norquinco
Esquel
Trevelin
Las Plumas
Rawson
San Martin
Pto. Aysen
Sarmiento
Coyhaique
Las Heras
L. Buenos Aires
Pto. Deseado
Canadon Leon
San Julian
L. Viedma
Santa Cruz
Pto. Natales
Rio Gallegos
Estr. de Magallanes
Pta. Arenas
TIERRA DEL FUEGO
Rio Grande
Cabo Virgenes
Ushuaia
Canal Beagle
BUENOS AIRES
La Plata
MONTEVIDEO
Maldonado
Rocha
Minas
Durazno
Treinta Y Tres
Mercedes
Colonia
Nueva Palmira
Fray Bentos
Paysandu
Salto
Rivera
Tacuarembo
Melo
Cerro Largo
URUGUAY
RIO GRANDE DO SUL
Pelotas
Rio Grande
Port Alegre
Alegrete
Quarai
Santa Maria
Cruz Alta
Lagoa
Goya
Monte Caseros
Mercedes
Bella Vista
Santa Tome
Olavarria
Tandil
Mar del Plata
Necochea
Azul
Dolores
Las Flores
Saladillo
Bolivar
Lincoln
Junin
Campana
Mapu
Puan
Tres Arroyos
I. TRINIDAD
FALKLAND ISLANDS (U.K.)
Stanley
ATLANTIC OCEAN
PACIFIC OCEAN
CERRO ACONCAGUA 22,835 FT
V. MAIPO 17,355 FT
C. NEVADO 12,500 FT
VOLCAN LANIN
C. COCHRANE 12,160 FT
Andes
Rio Negro
Neuquen
Chubut
Rio Colorado
Rio Salado
Rio Negro
Rio Colorado
Rio Salado
Rio Negro
Rio Colorado
Rio Salado
Rio Negro

RESPUESTAS A REQUERIMIENTOS BRITANICOS

I - REFERENTE A NOTA BRITANICA DEL 23 MAY 90

1. Es correcto que el tema que les preocupa puede considerarse comprendido en los términos de la Declaración Conjunta particularmente en lo que se refiere al ANEXO IV "Seguridad de la Navegación".

2. Respecto al requerimiento formulado cabe señalar lo siguiente:

1º) La AWY UT 101 está lo suficientemente alejada de las cercanías de las Islas Malvinas (IM) como para que el tránsito que pudiera sobrevolar la misma, bastante escaso por otra parte, pueda interferir con el que se realiza sobre o en proximidades de las IM. La UWY UT 101 pasa, en su punto más cercano al VOR MTP, 270MN al oeste de ese fijo.

2º) El tránsito originado en territorio argentino, que pudiera volar al este de la UWY UT 101, es casi inexistente en particular en cercanías a las costas de IM.

3º) Si existiera tránsito hacia o desde IM, en el ámbito que se señala (UWY UT 101 y al este de la misma), debería ser de conocimiento de las Regiones de Información de Vuelo EZEIZA Y/O COMODORO RIVADAVIA según corresponda. Esos organismos son los responsables, según OACI, de efectuar el Control del tránsito aéreo en el sector que les preocupa.

4º) De disponerse de la información indicada en el inciso anterior, las FIR EZEIZA Y/O COMODORO RIVADAVIA estarían en condiciones de realizar las coordinaciones necesarias a fin de lograr el adecuado grado de seguridad en la navegación aérea.

3. Lo mencionado precedentemente, en particular lo citado en los incisos 3º y 4º, responde claramente a lo fijado en el punto 2/a del Anexo IV.

II - REFERENTE A NOTA BRITANICA, POR ANEXO I-III-2 DEL 04 JUN 90.

4. Por el contrario a lo expresado en el documento británico, entendemos que la información que indica el Anexo I-III-2 es la suficiente como para ir recreando un clima de confianza mutuo. Por otra parte el Sistema de Comunicación Directa permitiría, de utilizarse en el momento oportuno, el intercambio de información que posibilite, a ambas partes, clarificar cualquier sistuación no prevista o dudosa.

5. Por lo expuesto es que pensamos que "el grado de detalle requerido en la información previa" (párrafo 1, punto A,B y C) es la resultante de cierta desconfianza hacia nuestro accionar y que, en definitiva, no contribuye precisamente a "normalizar la situación en la región".

6. No obstante lo referido no vemos inconveniente en añadir, en la NOTIFICACION previa, los datos que requieren.

III - REFERENTE A NOTA BRITANICA, POR ANEXO IV, DEL 04 JUN 90.

7. El párrafo 5 de la Declaración Conjunta entendemos se refiere exclusivamente al [redacted] grupo de trabajo y no a las medidas que finalmente se establecieron (Sistema de Comunicación Directa y Anexos I al IV).

8. Lo referido a movimientos militares está contemplado en el Anexo I.

9. Por otra parte, los Anexos III y IV están referidos, basicamente, a la manera en que el Comando de las Fuerzas Británicas en las IM faciliten el cumplimiento de las responsabilidades internacionales que tienen las autoridades argentinas ante la OACI y OMI (Control del tránsito aéreo, aviso a la navegación marítima y SAR).

IV - CONCLUSION

10. Luego de analizar los tres últimos documentos Británicos aquí contemplados, los cuales guardan relación con requerimientos similares anteriores (requerimiento de información sobre tránsito aéreo al este de la UW 35 y la intención de determinar una extensa zona de control de tránsito aéreo alrrededor de las IM), se llega a lo siguiente:

1º) Los pedidos de información sobre tránsito aéreo exceden el marco del acuerdo señalando en forma indirecta, cierta desconfianza hacia la manera de actuar de Argentina.

2º) Existiría la preocupación británica en dar seguridad a las IM ante una supuesta [redacted] amenaza aérea desde el continente.

3º) Por lo expuesto en el inciso anterior es que se estaría priorizando la citada seguridad en desmedro de los objetivos del acuerdo (Crear Confianza y lograr una situación normal en la región lo antes posible).

COMODORO RUBEN MARIO MONTENEGRO
SUBSECRETARIO GENERAL E.M.G.F.A.

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DE OPERACIONES AÉREAS
DEPARTAMENTO GUERRA ELECTRONICA

VUELO Nº 152

HORA	FRECUENCIA	INDICATIVO	T E X T O
11:14	245.500	KENT/44	Volando VM, Tengo "EH", "RACKET" en rumbo a 360º
11:21	"	"	Tengo iluminación en la banda "ICW entre 300º y 330º, además sistema de contacto de superficie negativo.
11:22	"	KENT/52	Rumbo 010 virando a la derecha.
11:23	"	KENT/44	En "CAP" con rumbo norte.
11:25	"	KENT/44	Informa eco a 100 millas no se vé ni oye nada. Se mantiene CAP como destino.-
11:27	"	52/44	Si tiene contacto con él. 44 contesta que lo está buscando. 52 le dice "DOUGLAS" 7.000 pies, pantalla empastada.-
	"	44/KENT	Contacto al norte de usted 21000 pies.-
11:29	"	52/KENT	Posible "DOUBLE DATUM?" 52 le dice creo que está en lo cierto.
11:33	"	44/KENT	Contacto 100 millas naúticas al norte de usted 18.000 pies.-
	"	44/KENT	Control de autonomía.
11:34	"	52/KENT	Haga contacto.
11:38	"	44/KENT	Vector 090 corra la "CAP" 20 millas al Este.
	"	52/KENT	Dé una vuelta completa. 52 contesta por derecha al 130º
11:39	"	44/KENT	Posible contacto en el 030º a 45 millas naúticas izquierda/derecha rumbo 160 17.000 pies.
11:40	"	KENT/44	"SNAP" 020.

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DE OPERACIONES AÉREAS
DEPARTAMENTO GUERRA ELECTRONICA

HORA	FRECUENCIA	INDICATIVO	T E X T O
11:41	245.500	44/KENT	Creo que el objetivo está ligeramente a la izquierda, 35. izquierda/derecha, 160 / 17.000. Intercepte y y "FLIGHT SHADOW". Seguros trabados.
11:42:10	"	KENT/44	020º contacto 32 MN.
	"	44/KENT	Objetivo.
11:42:32	"	KENT/44	Contacto con el objetivo.
11:42:46	"	KENT/44	Distancia 20 rumbo izquierda/derecha 160.
11:43	"	KENT/44	El objetivo no nos habla, ní a MPA.
11:43:50	"	KENT/44	Contacto a hora 10:00 menos de 10MN "JUDY".
11:43:52	"	KENT/44	"JUDY", "JUDY".
11:44:41	"	KENT/44	"Visual"
11:46:25	"	KENT/44	Identificado un CHARLIE 130. Algo más?
		44/KENT	Continúe haciendo "SHADOW".
		44/KENT	Usted está DARK, diga rumbo.
11:47:32	"	44/KENT	Rumbo 190.
	"	44/KENT	Mantenga VHF.
11:50	"	44/KENT	Encasille el objetivo en 150 "SHAPE"
	"	44/KENT	El objetivo virando estabilizado en 170/mantenga 44 rumbo 150º.
11:51:56	"	KENT/44	El rumbo del objetivo alrededor de 155º.
11:53:20	"	KENT/44	Tratando de hacernos retrodeder otra vez. nos mantenemos donde estamos.
11:54:03	"	52/KENT	52 estabilizado 145.
	"	KENT	Interferido.
	"	52	Manteniendo 52.

HORA	FRECUENCIA	INDICATIVO	T E X T O
11:54:03	245.500	KENT	(...interferido...) 65 millas.
		/52	...CAP armándola. STOP 180º, 52 imposible de controlar. 52 examine el área hacia el Oeste 10/15 millas ó equivalente.
11:57	"	KENT/44	Está virando otra vez su rumbo es 170º lo vamos a sacar otra vez.
11:58	"	KENT/44	Su rumbo 170º no responde a nuestras señales, lo vamos a sacar hacia 150º.
12:00	"	KENT/52	Espacio libre.
12:01	"	KENT/44	Lo hemos colocado no está virando.
	"	44/KENT	Negativo mantenemos escucha 121.5 Mhz.
	"	KENT/44	Está virando, especie de viraje hacia nosotros- virando hacia el sur.
	"	KENT/44	Contento con 170º? OKEY
	"	52/44	Cuál es su rumbo?
	"	KENT/44	Viraje base nivelado 175º virando aún más hacia nosotros virando más hacia el sur-virando a través de 180º y nos están ignorando en la cabina de vuelo.
12:06	"	44	185º está virando, ahora está otra vez en rumbo sur.
12:07	"	44/KENT	(...interferencia...) Rumbo estamos pasando alrededor de 175º, él está virando suavemente. Cuando quiere que lo detenga en los virajes? si puedo OKEY.
12:09	"	44/KENT	Ha salido en 175º
12:10	"	44/KENT	Manteniendo 44. Está ocupado en virar otra vez.
12:11	"	KENT/44	Están mirándonos. No nos prestan ninguna atención. Están aparentemente en un rumbo de 178º y nos están mostrando un mapa..con el área local y que él cree está lo suficientemente alejado.

FUERZA AEREA ARGENTINA

COMANDO DE OPERACIONES AEREAS
DEPARTAMENTO GUERRA ELECTRONICA

HORA	FRECUENCIA	INDICATIVO	T E X T O
12:13:50	245.500	KENT/44	Donde está el 52 con relación a nosotros? Que nos siga porque nosotros estamos más o menos a unos 15...20 a 30' de combustible de recuperación y podemos necesitar al cisterna que venga.
12:14	"	KENT/44	Estamos volando con "FIGS" 190....rompiendo la capa de nubes (....interferencia...)
12:40	"	KENT/44	Para la gente en tierra tenemos aproximadamente 5.700 libras, VM sobre tope aún a 220º rumbo 270º puede conseguirme el tiempo de MPA instrucciones.
12:40:47	"	KENT/44	Si puedo recuperarme a MPA me gustaría hacerlo ahora.
12:41:27	"	44/52	Si puedes quedarte donde estás READY hasta que salga del chaparrón. Muchas gracias te veo en tierra.
12:49	"	52/KENT	¿Hay GENERAL PURPLE?"
12:50	"	KENT/44	(...interferencias...) teniéndolo ahora-recién he hecho contacto con "MPA APP" (...interferencia...) 1244 está ahora 5 millas sudoeste de MPA. Si no puede aterrizar aquí en su área el estado del tiempo es conveniente para la operación.-
12:51	"	¿?	Afirmativo el área está clara 2000 debajo de la base de turbulencia...
	"	KENT/¿ ?	Recibido buen contacto.
12:57:30	"	KENT/52	Hecho contacto con MPA APP el 44 está en tierra ya tendremos que sobrevolar esta posición para consumir combustible de las alas.
12:58	"	52/KENT	Vamos a MPA APP.

105

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DE OPERACIONES AÉREAS
DEPARTAMENTO GUERRA ELECTRONICA
F.5.

HORA	FRECUENCIA	INDICATIVO	TEXTO
12:58:38	257.300	MPA APP/52	El 52 requiere informacón del 44,MPA responde que se encuentra en tierra.
12:59		52/MPA APP	Requiere autonomía al 52 y que están limpiando de nieve la cabecera 23 y, que cabecera prefiere para el aterrizaje?
12:59:46		MPA APP/52	El 52 contesta con interferencia,la cabecera 28; da QTH,al Sud Este de Ud. arrojaré combustible para alcanzar peso de aterrizaje llamaré en situación de recuperación
13:00			
13:00		52/MPA APP	En cuanto estima?
13:01		MPA APP/52	Estimamos 20/30'interferencia
13:01:30		MPA APP/52	2.000(interferencia)se estima pista
13:01:50		52!MPA APP	COMBINE OILFIELD ,lo repite
13:01:55		52/MPA APP	COMBINE OILFIELD.Consulte con Operaciones sobre mi RTB.
13:02:38		52/MPA APP	No efectúe DUMP FUEL, acuse recibo
13:03		MPA APP/52	Acuso recibo mensaje
13:03;43		MPA APP/52	Ud podrá tener otra tarea contacte con KENT
13:04		52/KENT	START SEVEN (FREC. INTERNA 245,5 MHz)

NOTA: Los siguientes términos censados en la comunicación anteriormente transcripta corresponden al código OTAN, actualmente en uso por las Fuerzas aliadas.

RACKET: Emisión electrónica interceptada, la que no es identificada, asumiendose como enemiga.
ICW: Onda continua intermitente.
CAP: Patrulla aérea de combate (sector)
EH: Sin poder ser descodificado.
DOUGLAS: Sin poder ser descodificado.
DOUBLE DATUM: Punto de referencia para la iniciación de un patrullaje, búsqueda, etc.
SNAP: Solicito información inmediata, sobre rumbo y distancia al punto que se indica.
FLY SHADPW: Siga al blanco que se indica procurando que no lo vea.
MPA: Aeropuerto de Mount Pleasent.
JUDY: Tengo contacto radar/visual con el blanco y asumo el control de la interceptación.
DARK: No lo tengo en pantalla/pantalla empastada.
SHAPE: Encasillar
FIGS: Presión barométrica regional
MPA APP: Aproximación al Aeropuerto de Mount Pleasent

//6.

OLLFIELD: Zona SAM (Misil Superficie Aire) esta activada.
RTB: Regreso a base
DUMP FUEL: Arrojo de combustible
SITREP: situación de reporte.
GIvE AWAY: Combustible disponible para transferir (avión cisterna)

AnALIZADO POR: Cap. D. Guillermo Rossiter-Allen
Cap. Jorge Oberkersch

Vcom. Avsecho M. Rato Sasiz
Jefe Departamento Guerra Electrónica

b) Enlace secundario RADIOELECTRICO.

-Estación Transmisora: CBFF

-Llamada: LUK

-Permanecerá en escucha teniendo presente la frecuencia de acuerdo al mes, horario y modo de operación según párrafo 3.. El enlace secundario se utilizará sólo cuando no haya sido posible establecer el enlace primario.

c) Enlace Alternativo:

-Estación Transmisora: CBFF

-Llamada: 0054-(0967)-34509 (NOVENA BRIGADA AEREA)

3. La tabla de canales y fercuencias de trabajo es la siguiente:

TABLA DE CANALES Y FRECUENCIAS DE TRABAJO

MES	FRECUENCIA ASIGNADA 22 A 12	FRECUENCIA ASIGNADA 12 A 22	MODO
MAYO	4154.0 Kc/s	6455.4 Kc/s	J3E
JUNIO	" "	" "	"
JULIO	" "	" "	"
AGOSTO	" "	" "	"
SETIEMBRE	6455.4 Kc/s	10512.5 Kc/s	J3E
MARZO	" "	" "	"
ABRIL	" "	" "	"
OCTUBRE	8691.4 Kc/s	8691.4 Kc/s	J3E
NOVIEMBRE	" "	" "	"
DICIEMBRE	" "	" "	"
ENERO	" "	" "	"
FEBRERO	" "	" "	"

108 LA NUEVA PROVINCIA (Bahía Blanca) 3 FEB 1990

Informe a Romero

BUENOS AIRES (NA) — El ministro de Defensa, Humberto Romero, fue informado ayer de aspectos relacionados con el funcionamiento del sistema de planeamiento militar conjunto, en una reunión realizada en la sede del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas.

Tras este primer contacto desde que Romero asumió como titular de la cartera, las reuniones sobre el tema continuarán la semana próxima en cada uno de los estados mayores de las tres armas.

El ministro de Defensa estuvo acompañado por los secretarios de Defensa, Omar Vaquir, Planeamiento Técnico, Carlos Vattuone, y Producción para la Defensa, coronel Jean Uranga, y fue recibido por el titular del Estado Mayor Conjunto, vicealmirante Emilio Ossés.

En la reunión, de carácter reservado, estuvieron presentes los jefes del Estado Mayor de la Fuerza Aérea y la Armada, brigadier mayor José Julia y vicealmirante Jorge Ferrer, y el subjefe del Estado Mayor del Ejército, general de división Martín Félix Bonnet.

El general Isidro Cáceres viajó a Uruguay para asistir a la asunción de su par, general Guillermo de Naya.

Tarifas aéreas: aumento

El viaje en avión a Buenos Aires cuesta a partir de hoy 164.000 australes, de acuerdo con el aumento tarifario dispuesto ayer por las autoridades nacionales. El incremento alcanza al 45 por ciento.

Otros valores para vuelos desde Bahía Blanca son los siguientes: a Comodoro Rivadavia, 201.000 australes; a Neuquén, 119.000; a Río Gallegos, 272.500; a Río Grande, 315.700 y a Trelew, 154.500 australes.

PECIFA: aumento al personal civil

Al personal civil de las Fuerzas Armadas le fue otorgado el dos por ciento por año de antigüedad y el aumento del personal militar, que representa el 78 por ciento con respecto al grado de cabo, más el 40 por ciento ya concedido. La información fue suministrada por la Unión del Personal Civil de las Fuerzas Armadas (PECIFA).

Dichas remuneraciones se harán efectivas a la brevedad, no teniéndose aún fecha precisa.

"Por los logros obtenidos estamos en condiciones de ratificar la vigencia del decreto 1960/87 y afirmar con todo énfasis, una vez más, que la unión es el camino", expresaron los dirigentes de la seccional Punta Alta-Bahía Blanca de dicho gremio.

Denuncia de PECIFA

BUENOS AIRES (NA) — La Unión del Personal Civil de las Fuerzas Armadas (PECIFA) denunció ayer que "mientras el gobierno cree que el ministro de Obras y Servicios Públicos, José Roberto Dromi, ejecuta acabadamente planes para la reforma del Estado, el mismo Dromi nombra a su cuñado, el licenciado Massi, como gerente de Asuntos Internacionales en Agua y Energía Eléctrica.

"Este profesional" —cuyo trabajo anterior era confección, compra y venta de ropa— no tiene experiencia alguna en esas tareas y menos aun en la rama de distribución y generación eléctrica en la que carece absolutamente de trayectoria y antecedentes", señaló PECIFA en un comunicado firmado por su secretario general, Rubén Jiménez.

FUERZA AEREA ARGENTINA
Departamento Comunicación Social
RUBRO | CARPETA

COMUNICACIONES ENTRE UNIDADES MOVILES Y ESTACIONES DE APOYO
REFERENCIA: ITEM 5C DECLARACION CONJUNTA ANEXO I PUNTO I-D

10. Las comunicaciones entre las unidades móviles y las estaciones de apoyo, se realizarán de la siguiente manera:

1) Comunicaciones entre buques:

a) Frecuencias de llamada:

-156.800 Mc F3E (Canal 16)
-500 Kc A1A
-2182 Kc J3A

b) Frecuencias de trabajo:

-A coordinar en las frecuencias de llamada.

2) Comunicaciones buques - aeronaves:

a) Frecuencias de llamada:

-121.5 Mc A3E
-243.0 Mc A3E
-156.800 Mc F3E (Canal 16)
-2182 Kc J3E

b) Frecuencia de trabajo:

-A coordinar en las frecuencias de llamada.

3) Comunicaciones entre aeronaves:

a) Frecuencias de llamadas:

-121.5 Mc A3E
-243.0 Mc A3E
-156.800 Mc F3E (Canal 16)

b) Frecuencias de trabajo:

-A coordinar en las frecuencias de llamada.

109

5 FEB 1990

AMBITO FINANCIERO

NOTICIAS NACIONALES

Sin previo aviso, incrementan en 45% el transporte aéreo de cabotaje

Buenos Aires. Rige un aumento de 45% en las tarifas del **transporte aéreo de cabotaje**, sin que mediase comunicación oficial alguna. Se aclaró que no sufrirán ajuste quienes hayan reservado pasajes fechando sus "tickets". Aquellos que tienen fecha abierta deberán abonar la actualización en el momento de efectivizar el viaje.

CRONICA

ROBAN LAS BALIZAS DE AEROPUERTO TUCUMANO

TUCUMAN.— Gran conmoción causó el robo concretado en el aeropuerto de esta ciudad, donde desconocidos se alzaron con todas las balizas de señalamiento de una de las cabeceras de la pista.

Inmediatamente de conocida la novedad, efectivos policiales y de seguridad del aeropuerto de **Cevil Pozo**, pusieron en marcha una exhaustiva investigación para descubrir y detener a los responsables del robo.

Lo que realmente sorprendió a quienes están a cargo de la pesquisa, es que las balizas no pueden destinarse al uso doméstico porque sus generadores requieren de un equipo especial de transformadores dotados de una altísima potencia.

Esto demostraría que, o bien los delincuentes no sabían lo que hacían, o caso contrario que fueron sabiendo de qué se trataba y con la intención de comercializar lo robado en otro aeropuerto, o quizás en una pista clandestina.

EL CRONISTA COMERCIAL

Mejor atención en los vuelos a Punta

Sobre la base de la experiencia recogida en temporadas anteriores, Aerolíneas Argentinas dispuso este año una serie de modificaciones en el Aeroparque Jorge Newbery para simplificar y agilizar el embarque de pasajeros que viajan desde nuestra Capital a Punta del Este.

A tal efecto se habilitaron tres mostradores –números 16, 17 y 18– en el hall de Cabotaje, donde se atiende rápida y cómodamente a los titulares de pasajes confirmados, despachando su equipaje en forma directa y haciéndoles entrega de su respectiva tarjeta de embarque. Por su parte, los pasajeros que se encuentran anotados en lista de espera deben presentarse en los mostradores 5 y 6 del sector Puente Aéreo para aguardar su confirmación.

Antes de estos cambios los pasajeros de lista de espera y los que tenían pasaje confirmado debían realizar la tramitación respectiva en forma conjunta, lo que ocasionaba aglomeraciones y molestias múltiples.

FUERZA AEREA ARGENTINA
Departamento Comunicación Social

RUBRO	CARPETA

4) Comunicaciones buques - estaciones costeras:

a) Frecuencias de llamada:

-156.800	Mc	F3E	(Canal 16)
-500	Kc	A1A	
-2182	Kc	J3E	
-4125	Kc	J3F	
-6215	Kc	J3E	

b) Frecuencias de trabajo:

-A coordinar en la frecuencia de llamada.

5) Comunicaciones aeronaves - estaciones terrestres de apoyo:

MONT PLESSAN APROX 118.50
VIPER 11.234 H-24
9.032 8/20Z
4.742 NOCT L°

a) Frecuencias de llamada:

-121.5	Mc	A3E	
-243.0	Mc	A3E	
-156.800	Mc	F3E	(Canal 16)
-2182	Kc	J3E	
-4125	Kc	J3E	

b) Frecuencias de trabajo:

-A coordinar en la frecuencia de llamada.

COMUNICACIONES DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO MARITIMO Y AEREO (SAR) REFERENCIA: ITEM 5D DECLARACION CONJUNTA Y ANEXO III

11. Las comunicaciones de búsqueda y salvamento marítimo y aéreo (SAR), se realizarán de la siguiente forma:

1) Comunicaciones comando fuerzas británicas en las Islas Malvinas - Falkland (CBFF) - Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento Marítimo Ushuaia (CCBU)

110

CLARIN

5 FEB 1990

Gestos de una misión

Una delegación de legisladores, funcionarios y periodistas británicos llegó ayer a Buenos Aires para reunirse con miembros del gobierno y de la oposición, en una visita enmarcada en gestos de confianza frente a la gradual recomposición de relaciones entre la Argentina y Gran Bretaña.

En un vuelo de la **British Airways** —empresa que reanudó la conexión aérea desde la capital del Reino Unido en enero— e invitados por su titular, lord **King of Wartnaby**, el grupo arribó a Ezeiza, donde fueron aguardados por el cónsul general de Gran Bretaña en esta capital, **Alan Hunt**, y se alojaron en un hotel de Retiro.

Entre los visitantes sobresale el legislador laborista **George Foulkes**, portavoz de ese partido sobre temas latinoamericanos.

Mario Cámpora, actual vicecanciller y casi seguro embajador en Londres si se reanudan las relaciones bilaterales, recibirá hoy a la delegación. Posteriormente los visitantes dialogarán con el presidente **Carlos Menem**, además de contactar con legisladores argentinos. **Foulkes** tiene prevista también una entrevista con el ex presidente **Raúl Alfonsín**.

DIARIO POPULAR

Llegó María Julia y escapó al periodismo

Con la característica de eludir a la prensa "hasta no informar de las gestiones realizadas en el exterior al presidente Carlos Menem y al ministro de Obras Públicas, Roberto Dromi", arribó ayer al país la interventora de ENTel, María Julia Alsogaray, y su joven asesor Hernán González Gamboa, en medio de la tormenta desatada por el gasto de 30.000 dólares que demandó el periplo de la funcionaria y su comitiva.

El hermetismo en la estación aérea de Ezeiza ayer fue total con respecto al vuelo de Aerolíneas Argentinas que trajo de vuelta al país a la dirigente liberal, y ni bien la máquina tocó tierra, Alsogaray y sus acompañantes ingresaron al salón VIP del aeropuerto.

El arribo del avión que transportaba a la comitiva que viajó a Estados Unidos, Gran Bretaña y Suiza para buscar inversiones que permitan la privatización de la compañía telefónica nacional, estaba previsto para las 9, pero a raíz del temporal que se abatió sobre la Capital Federal y el Gran Buenos Aires, la máquina recién tocó pista minutos antes del mediodía.

El vuelo había decolado de Amsterdam, tocando escalas en París y Madrid, y lo que pudo confirmar la prensa reunida en Ezeiza para recabar declaraciones de María Julia Alsogaray con respecto a su gestión en el exterior y el dinero gastado en ese viaje, fue que entre los viajeros se encontraba el joven asesor de la interventora de ENTel.

Efectivamente, el estudiante de abogacía Hernán González Gamboa, el asesor veinteañero de la Alsogaray que se sumó a la comitiva que acompañó a la funcionaria en este viaje, también regresó ayer al país aunque —al igual que la interventora— resultó esquivo para los periodistas.

FUERZA AEREA ARGENTINA
Departamento Comunicación Social

RUBRO	CARPETA

COMUNICACIONES RELATIVAS A LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACION
REFERENCIA: ITEM 5E DECLARACION CONJUNTA Y ANEXO IV.

13. Las comunicaciones relativas a la seguridad de la navegación marítima y aérea, contarán con las siguientes facilidades:

1) Navegación marítima:

a) La información a proveer por Estaciones y Unidades Parte Británica para el Coordinador Zonal del Area NAVAREA VI (SERVICIO DE HIDROGRAFIA NAVAL ARGENTINA) es la siguiente:

CUADRO DE LIGAZONES

ESTACION DE COMUNICAC.	INDI CAT.	J3E				
		2065 KC	3860.6 KC	6218.6 KC	8291.1 KC	12.429.2 KC
COMODORO RIVADAVIA PNA RADIO	L2V	H24	H24			
PUERTO DESEADO PNA RADIO						
RIO GRANDE PNA RADIO	L4F	H24	H24	H24	H24	---
SAN JULIAN PNA RADIO	L4M	H24	H24	H24	H24	--

-NOTA: H24 significa atiende las 24 horas.

-Los mensajes a enviar tendrán como destinatario ejecutivo al Servicio de Hidrografía Naval con indicativo: SIHN.

PRENSA 05 FEB 1990

Cavallo espera que se elimine la zona militar de Malvinas

Madrid, 4 (Reuter y EFE) — La Argentina espera que el Reino Unido elimine la zona de protección militar en torno a las islas Malvinas como señal de confianza para el restablecimiento de las relaciones diplomáticas binacionales interrumpidas desde la guerra de 1982, admitió el ministro de Relaciones Exteriores, Domingo Cavallo.

El ministro, quien llegó a Madrid en una visita de 24 horas, dijo en declaraciones exclusivas a Reuter que la zona militar británica es un problema aún pendiente que debe ser resuelto como "señal (de Londres) de que se eliminó la desconfianza.

"La negociación anda bien, pero todavía tenemos algunos temas, sobre todo en la esfera militar, por ejemplo la existencia de la zona de protección, que deben quedar resueltos", dijo Cavallo.

Agregó que de ese modo "podremos restablecer plenamente las relaciones diplomáticas".

Diplomáticos argentinos y británicos se reunirán aquí el 8 y 9 y 14 y 15 de febrero para negociar la reanudación plena de sus relaciones, después de que en octubre ambos países resolvieron en la capital española restaurar los vínculos consulares, el trasporte aéreo y marítimo y eliminar las restricciones comerciales.

Cavallo dijo que la Argentina espera "ciertamente" que Londres elimine esa zona en el marco del proceso de distensión emprendido por los dos países a partir de julio de 1989.

"Es un gesto que manifestaría una señal de que se eliminó la desconfianza que existía y eso facilitaría grandemente el restablecimiento de las relaciones diplomáticas", aseguró.

"Es un aspecto en el que tenemos que encontrar soluciones", dijo el funcionario, quien realiza desde mañana una gira por Francia, Alemania occidental e Italia y regresará a España el viernes, día en que concluye la primera reunión.

Gestión en España

Asimismo, el ministro argentino habló con el gobierno español sobre temas de cooperación, tanto bilaterales como relativos a la Comunidad Económica Europea (CEE), según fuentes argentinas.

Durante una breve estancia en Madrid de apenas 24 horas, Cavallo analizará con las autoridades españolas la situación del Tratado de Cooperación suscripto entre ambos países el año pasado.

También informará del curso de las negociaciones entre la Argentina y la CEE sobre deuda externa y de las que mantiene con Gran Bretaña de cara a la normalización de las relaciones diplomáticas.

Acerca del tratado firmado con España, Cavallo explicó a la prensa que tras la reciente entrevista entre los presidentes Felipe González y Carlos Menem durante una escala técnica del jefe de estado argentino en Madrid, se constituyó un comité técnico que ya ha suscripto acuerdos técnico-bancarios para proyectos precisos.

Según el ministro, algunos proyectos deberán ser pospuestos a causa de los "gravísimos problemas que atraviesa la Argentina, debidos a su altísima inflación".

EL CRONISTA COMERCIAL

British Airways

Vuelo inaugural con numerosa delegación

En un vuelo al que la aerolínea British Airways ha querido dar el carácter de inauguratorio oficial, viajó a Buenos Aires una nutrida delegación de parlamentarios y periodistas encabezada por el presidente de la compañía, Lord King of Wartnaby.

Entre las personalidades que integran la delegación, figura el miembro del Parlamento, George Foulkes, viejo amigo de la Argentina, y Alan Tabbush, presidente del Capítulo Británico del Comité Conjunto Argentino-Británico para el Comercio y la Inversión. El parlamentario Foulkes adelantó a **El Cronista** que será recibido en audiencia especial el próximo miércoles por el presidente Carlos Saúl Menem. Será acompañado por el canciller Domingo Cavallo.

FUERZA AEREA ARGENTINA
Departamento Comunicación Social
RUBRO | CARPETA

2) Difusión de tráfico NAVAREA VI.

ESTACION	INDICAT.	FRECUENCIA KC	MODO	HMG	IDIOMA
BS. AS. PNA RADIO	L2G	4304 8447 12728 16925.5	A1A	0030-1630 2130	ESP. ING

3) Navegación aérea

ESTACIONES	TRANSITO AEREO		DIFUSION METEOROLOGICA
COMODORO RIVADAVIA	HF FIR	5.547 KHZ	4.675 KHZ
		11.282 KHZ	4.598 KHZ
(H24)		2.966 KHZ	8.938 KHZ
	UIR	2.966 KHZ	
	VHF UIR	125.5 MHZ	
		125.7 MHZ	
AERODROMOS REGION AEREA SUR	FRECUENCIAS Y HORARIOS DE ATENCION SEGUN PUBLICACIONES INTERNACIONALES.		

112

5 FEB 1990

CAVALLO : MALVINAS LA PRENSA
VUELO INAUGURAL EL CRON.-COMERCIAL
GESTOS DE UNA MISION CLARIN
LLEGO MARI JULIA DIARIO POPULAR
NOTICIAS NACIONALES AMB. FINANCIERO
ROBAN BALIZAS DE AEROPUERTO CRONICA M
MEJOR ATENCION EN VUELOS EL CRON. COMERCIAL
INFORME A ROMERO L.N.P. B .BLANCA
TARIFAS AEREAS " " "
PECIFA " " "
PRESUPUESTO DE LAS FF.AA. L.N.P.B. BLANCA
CACERES - LUDER " " "
UNA PELEA EN LA SIDE " " "
HUMBERTO ROMERO SUR
SEINELDIN Y SUS AMIGOS N.SUR
CAPUTO EL CRON. COMERCIAL
SUAREZ MASON SUR
BALLET PARA SUBMARINO LA NACION
ESPONTANEAS EL CRON. COMERCIAL
LA INTERVENCION DE LA SIDE LA NACION
MENEM LA PRENSA
GRAVE INCIDENTE CRONICA M
MENEM AYLWIN CLARIN
KOHAN LA PRENSA
LOS COMBATES DE LA CAPITANA SUR
OTRA RONDA BILATERAL CLARIN
MALVINAS AMB. FINANCIERO CLARIN
SEGU N FEDERICO STORAN I EL CRON. COMERCIAL
PRESUPUESTO DE LAS FF.AA. " " "
ACUÑA LA PRENSA
TRIACA LA PRENSA
CARTAS A LA PRENSA LA PRENSA
PERONISMO BONAERENSE LA PRENSA
NO HAY SERIEDAD LA PRENSA
ESTIMACION SEMIFINAL LA PRENSA
FMI. LA PRENSA
DEFENSA Y ACUSACION LA PRENSA
ORTEGA LA PRENSA
COSTA RICA LA PRENSA
MOSCU LA NACION

FUERZA AEREA ARGENTINA
Departamento Comunicación Social

RUBRO	CARPETA

e/ Malvinas.

COMANDO DE OPERACIONES AEREAS
POR ORDEN DEL SR. COMANDANTE DE OPERACIONES AEREAS.

Entró			Prioridad en la tramitación			~~Expediente N°~~ COMESIN Nº CC 1049
Día	Mes	Año	Flash	Urgente	Rutina	
05	ABR	90			X	

DIRIGIDO A:.....

sucesivamente/ en conjunto / coordinar

Recordar e Inf.		Confecc. Proyec.		Informar	
Diligenciar		Confecc Nota Memorandum.		Opinar Asesorar	
Pedir Directivas		Contestar por Mje/ Comesin		Aprobado	
Acusar Recibo		Preparar borrador respuesta		Rechazado	
Adjuntar Antecedentes		Cumplimentar Requerimiento		Reservar	
Tomar Conocimiento				Archivar	

Observaciones:

Visto JEM	Dpto Ops.	Dpto As Jur	Dpto Mater.	Dpto Pers.	Dpto Adias	Dpto P.yP.	Dpto Econ.	Asuntos Grales.

FLASH en el día - URGENTE: 24 hs. - RUTINA hasta 5 días.

Fecha: BS.AS., 2 de Abril de 1990.

Firma:

Aclaración: BRIGADIER ANGEL GABRIEL B. TORIBIO
SECRETARIO GENERAL E.M.G.F.A.

DPTO. PLANES Y PROGRAMAS
Nº 280.

(Doblar)

(Pegar)

PLANILLA DE MENSAJES TRANSMITIDOS

DIA: MES. AÑO:

NUMERO DE MENSAJE	LETRA	GRUPO HORARIO	PROMOTOR (Dpto. que originó)	DESTINATARIO (Ejecutivo)	OBSERVACIONES

C/ Malvinas.

FUERZA AEREA
CC 1049
05 ABR 90
1010

COMUNICACION ESCRITA INTERNA (COMESIN)

Al: COMANDANTE DE OPERACIONES AEREAS.

TEXTO: ADJUNTO ELEVO AL SEÑOR COMANDANTE, COPIA SOBRE INFORMACION DE LAS ISLAS MALVINAS, PARA SU CONOCIMIENTO.

(Doblar)

DPTO. PLANES Y PROGRAMAS
Nº 280.

Fecha: BS.AS., 2 de Abril de 1990.

Firma:

Aclaración: BRIGADIER ANGEL GABRIEL B. TORIBIO
SECRETARIO GENERAL E.M.G.F.A.

(Doblar)

(Pegar)

PLANILLA DE MENSAJES TRANSMITIDOS

DIA: MES. AÑO:

NUMERO DE MENSAJE	LETRA	GRUPO HORARIO	PROMOTOR (Dpto. que originó)	DESTINATARIO (Ejecutivo)	OBSERVACIONES

IRICS: INFORMATION ON FALKLAND ISLANDS AIRFIELDS

The attached sheets contain information on Falkland Islands airfields as required under paragraph 2.d of Annex IV of the Madrid Joint Statement (Safety of Navigation). The information on RAF Mount Pleasant has been taken from the standard RAF information booklet. Most of the abbreviations are well known to international aviators but the booklet's section on general information is also attached to ensure that the description of Mount Pleasant Airport is intelligible.

British Embassy
BUENOS AIRES

28 March 1990

PLANILLA DE MENSAJES TRANSMITIDOS

DIA: MES. AÑO:

NUMERO DE MENSAJE	LETRA	GRUPO HORARIO	PROMOTOR (Dpto. que originó)	DESTINATARIO (Ejecutivo)	OBSERVACIONES

e/ Falklands.

Mount Pleasant

☎ 2370 Ext 6403

Falkland Islands
RAF
S51 49 W058 27
Elev 244ft

EGYP
Comodoro Rivadavia FIR
AROD TAP D
554

TIME H24 PPR

RWY 10/28 (10 RHC) (105·30T/Slope 0·42% down) 8,497ft/2,590m. Concrete/Asphalt, PCN 90/F/C/W/T; L1, 4, 5, 6, 7, (8, 10 Rwy 28), 12, 13, 15 (a)
10 TORA/LDA 8,497ft/2,590m, TODA 8,629ft/2,630m, ASDA 9,088ft/2,770m
28 TORA/LDA 8,497ft/2,590m, TODA 9,580ft/2,920m, ASDA 9,088ft/2,770m
05/23 (05 RHC) 5,003ft/1,525m, Concrete/Asphalt, PCN 37/F/C/W/T; L4, 5, 6, 7, (8, 10 Rwy 23), 12, 13, 15
05 TORA/LDA 5,003ft/1,525m, TODA 5,988ft/1,825m, ASDA 5,003ft/1,525m
23 TORA/LDA 5,003ft/1,525m TODA 5,989ft/1,825m, ASDA 5,594ft/1,705m

STOP

Rwy 10	AAE-44B-2E (B) (b) (1,476ft)	RHAG (B) (e) Centre Point	AAE-44B-2E (B) (b) (1,083ft)	Rwy 28
Rwy 05	AAE-44B-2E (B) (f) (1,919ft)		AAE-44B-2E (B) (f) (1,427ft)	Rwy 23

COM(E) APP/SRE /// 118·5, 257·3
PAR /// 125·95, 317·7
TWR /// 133·35, 356·8,
GND /// 130·3, 280·5

NAV UDF/VDF /// *App* 257·3, 118·5
NDB *MP* 380 (178 night 97 day) S51 49·45 W058 28·28
DVOR *MTP* 114·7 100/10 S51 49·57 W058 25·18
TACAN /// *MTP* 111·9 Chan 56X S51 49·44 W058 27·17 242ft
ILS (c) (Rwy 28) /// *MP* 111·9 GP 3°

IAM SRE 10/460, 28/250, 05/340, 23/260
ILS 28/200, No GP 28/250
PAR 10/200, 28/200, 23/200, No GP 10/320, 28/250, 23/260

SERV F34, E16 CRASH 5(d)

RMKS 1. Force pre-briefed IFF & Authentication Procedures may be introduced without notice.
2. Rwy denial procedures in force using unlit obstructions.
3. SAR aval.

ANN (a) TCH Rwy 10·50ft, Rwy 28·55ft. (b) 10 min PNR to raise/lower/rig/derig. Normally up. (c) No markers (d) Crash 7 O/R. (e) Normally derigged. (f) Normally app cable up, overrun cable de-rigged.

PLANILLA DE MENSAJES TRANSMITIDOS

DIA: MES. AÑO:

NUMERO DE MENSAJE	LETRA	GRUPO HORARIO	PROMOTOR (Dpto. que originó)	DESTINATARIO (Ejecutivo)	OBSERVACIONES

5. Runway. The first runway quoted will normally be the Main Runway. Basic information may also be published on secondary usable runways.

6. Arresting Systems. These are shown in the directory after the side heading STOP. The method of portrayal is described under Annotations and Codes.

7. Communications

a. VHF. Where VHF frequencies are quoted to 3 places of decimals it indicates 25KHz separation. ATC instructions may omit the last digit.

b. Emergency Frequencies. UHF 243.0 and VHF 121.5 are the International Emergency frequencies. At aerodromes they are indicated against the COM side heading by the annotations (E) for both, (U) for UHF only and (V) for VHF only. The frequencies may or may not be monitored by the station but will be available through the appropriate ATCC.

c. AFIS. At aerodromes where an Air Traffic Control Service is not provided, an AFIS (c/s Information) may be available. This service provides information in relation to the aerodrome and the Aerodrome Traffic Zone only. Where Air/Ground communications are provided (c/s Radio) no ATC service or AFIS can be offered and the facility is limited to communications only.

PLANILLA DE MENSAJES TRANSMITIDOS

DIA: MES. AÑO:

NUMERO DE MENSAJE	LETRA	GRUPO HORARIO	PROMOTOR (Dpto. que originó)	DESTINATARIO (Ejecutivo)	OBSERVACIONES

...ds

...drome Beacons (A Bn). These are alternating white/green or flashing white lights and are normally located at civil aerodromes.

b. Grading. Navigation aids are graded as follows:-

(1) Unrestricted Use - No annotation.

(2) Restricted - The nature of the restriction is shown under annotations.

(3) Unusable - Consult NOTAM.

c. Identification Beacons (I Bn). These exhibit a morse group of one or more letters every 12 seconds. The colour of the light at civil aerodromes is normally green and at military aerodromes red.

d. ILS. Bearings and distances given are from Markers to Runway Threshold. Where the Lczr is off set the QFU is shown. Note: All U.K. Mil and MOD (PE) aerodromes with the exception of Bedford have voice facility on ILS Lczr freq for Emergency use only.

e. NDB's. Civil aerodrome NDB's having instrument approach procedures published are notified as locator beacons (Lctr) and are provided for use as approach aids during the hours notified. Some locator beacons continue to transmit a usable signal outside notified hours, these signals are provided for navigational use only. Civil aerodrome NDB's not notified as locator beacons are provided for navigational use only.

f. Position and Elevation. Navigation and position is expressed in degrees, minutes and decimals of a minute or by magnetic bearing and distance from the facility to the aerodrome. Where it is notified, the position of Tacan & DME is followed by the elevation amsl.

g. Protected Range.

(1) TACAN, DME and VOR details normally include a figure e.g.100/40 which indicates that the facility has a range of 100nm protected from interference up to a height of 40,000ft.

Note: Civil Authorities use the term Designated Operational Coverage (DOC).

(2) ILS facilities are only protected from interference to a range of 25nm at an altitude of 6,250ft along the 'on course' line.

(3) NDB. The range promulgated for NDB's is based on a daytime protection ratio between wanted and unwanted signals that limits bearing errors at that distance to ±5 degrees or less. At ranges greater than those promulgated bearing errors will increase. Adverse propagation conditions particularly at night will also increase bearing errors.

(4) EUREKA ranges are estimated by the operating authority; facility has no protected range.

h. Radio Beacon Emissions. Position of Voice/CW Switch on Radio Compass.

STATION TYPE	TONE FOR TUNING USE	IDENTIFICATION USE
A1A & NON A1A	CW Posn (BFO on)	CW Posn (BFO on)
NON A2A	CW Posn (BFO on)	Voice Posn (BFO off)
A2A & A3E	Voice Posn (BFO off)	Voice Posn (BFO off)

I. UDF/VDF. If the International Emergency Frequency is carried by UDF or VDF the annotation (U) or (V) is indicated against the aid. The frequencies may or may not be monitored by the station but will be available through the appropriate ATCC.

j. Unreliability Coding. When an unusable TACAN beacon is required to transmit for calibration or test purposes, the aural identification will be followed by a series of dots (normally five). Information from a beacon coding in this manner should therefore be regarded as unreliable. Other aids required to transmit for test purposes will normally do so without transmitting their identity code; information from aids not transmitting their coding correctly should therefore also be regarded as unreliable.

9. Instrument Approach Minima (IAM). Procedure minima for Radar and ILS approaches are listed after the side heading IAM and are to be used as the basis for DH/MDH calculations. At British Military and MOD (PE) aerodromes the procedure minima QFE published are for aircraft categories A to E inclusive, unless otherwise stated. At USAF/NATO aerodromes the procedure minima published QNH (QFE) are for aircraft categories A to E inclusive, unless otherwise stated. For civil aerodromes, OCA(H) or OCL are the published procedure minima. Where OCA(H) minima are published, the highest values (ie aircraft category D) are shown. Category I ILS facility performance minima are quoted unless otherwise stated.

10. At French aerodromes and those of certain French speaking countries, the procedure minimum published is HD. This is the lowest permitted decision height AAL for specific aircraft categories. The values quoted are for categories C to E, unless otherwise stated. The No GP minimum may require the use of subsidiary aids (MKR, DME, LCTR) and where applicable, the aids required are quoted.-

PLANILLA DE MENSAJES TRANSMITIDOS

DIA: MES. AÑO:

NUMERO DE MENSAJE	LETRA	GRUPO HORARIO	PROMOTOR (Dpto. que originó)	DESTINATARIO (Ejecutivo)	OBSERVACIONES

...e Crash/Rescue Categories. The normal operating category is shown in the SERV section.

a. Aerodromes; Categories are shown after the sub-heading CRASH. It is emphasised that these ...tegories are subject to change at short notice. Changes in status are to be notified by NOTAM.

b. NATO & Civilian Aerodromes; Categories shown after the Sub-heading FIRE PROTECTION.

NOTE: Although no direct comparison can be made between RAF and NATO/Civilian fire categories, the following Table is an approximation of the relationship between the categories.

RAF CRASH	NATO/CIVILIAN - FIRE PROTECTION
Nil	1
1	2, 3
2	4
3	5, 6
4	5, 6
5	7
6	8
7	9

12. Remarks. These are specific instructions concerning the aerodrome or facility as a whole.

13. Annotations. These refer to letters in parenthesis contained within the text which covers such items as maintenance periods, operating hours etc.

ABBREVIATIONS

A	Arrival Chart
AAL asl,	Above Aerodrome Level
A Bn	Aerodrome Beacon
ACC	Area Control Centre
Acft	Aircraft
ACN	Aircraft Classification Number
A/D	Aerodrome
A & D	Arrival and Departure Charts
Addn	Addition
ADIZ	Air Defence Identification Zone
ADNC	Air Defence Notification Centre
ADR	Advisory Route
AFIS	Aerodrome Flight Information Service
A-Gear	Arrester Gear
AGL, agl	Above Ground Level
A/G Stn	Air/Ground Station
AM	Amplitude Modulation
amSL, amsl	Above Mean Sea Level
APATC-1	Allied Publication Air Traffic Control
APP, app	Approach
AR	Air Receive
ARA	Airspace Restricted Area
AROD	Aerodrome Runway and Obstruction Data
ARP	Airfield Reference Point
Arr	Arrive or arrival
ASDA	Accelerate-Stop Distance Available
ASRgn	Altimeter Setting Region
ASU	Aircraft Starting Unit
AT	Air Transmit
ATC	Air Traffic Control
ATCC	Air Traffic Control Centre
ATCRU	Air Traffic Control Radar Unit
ATIS	Automatic Terminal Information
ATS	Air Traffic Services
ATZ	Aerodrome Traffic Zone
avbl	available
AVGAS	Aviation Gasoline
AVASIS	Abbreviated VASIS
Awy	Airway
Az	Azimuth
B Bm	Back Beam (ILS)
Bcst Stn	Broadcast Station
Bdry	Boundary
Bn	Beacon
Brg	Bearing
BTVOR	Weather Broadcast Terminal VOR
Btwn	Between
BVOR	

C	Customs
CAC	Centralised Approach Control
CAS	Controlled Airspace
Cct	Circuit
CHAN, Ch	Channel
Circ	Circling
CIV, Civ	Civilian
CLNC, clnc	Clearance
Clnc Del	Clearance Delivery
COM	communication
CON, con	Control
cont	continue, continued, continual, continuous
Copter	Helicopter (approach procedure)
C/S	Callsign
CTA	Control Area
CTR	Control Zone (Civ)
CTZ	Control Zone (Mil)
CW	Carrier Wave, Continuous Wave
D	Departure Chart
DA	Decision Altitude
DBVOR	Doppler VOR with Weather Broadcast
DBVORTAC	Doppler Vortac with Weather Broadcast
Dctr	Director
DECCA	DECCA Navigator
DEP, dep	Depart or departure
Destn	Destination
DF	Direction Finding (Finder)
DH	Decision Height
Dist	Distance
dly	daily
DME	Distance Measuring Equipment
DOD	Department of Defence (United States)
DSB	Double Side Band
DST	Daylight saving time
DTVOR	Doppler Terminal (Low Power) VOR
DVOR	DOPPLER VOR
DVORTAC	Doppler Vortac
Elev	Elevation
ERC	En-Route Chart
ERS	En-Route Supplement
ESWL	Equivalent Single Wheel Loading
ETA	Estimated Time of Arrival
ETD	Estimated Time of Departure
Eur	Eureka
ex	except
Ext	Extension
FAC	

PLANILLA DE MENSAJES TRANSMITIDOS

DIA: MES. AÑO:

NUMERO DE MENSAJE	LETRA	GRUPO HORARIO	PROMOTOR (Dpto. que originó)	DESTINATARIO (Ejecutivo)	OBSERVACIONES

	Flight Information Handbook
FIR	Flight Information Region
FIS	Flight Information Service
FL	Flight Level
FLIP	Flight Information Publication
FLT, Flt	Flight, flight
FM	Fan Marker
FM	Frequency Modulation
FPD	Flight Planning Document
FPL/Flt Pln	Flight Plan
FREQ, freq	Frequency
FT, ft	Feet
FWA	Flight Watch Area
FWC	Flight Watch Centre
gall(s)	gallon(s)
GCA	Ground Controlled Approach
GhAF	Ghanaian Air Force
Gn	Green
GND	Ground Control
GP	Glide Path
Gp	Group
H	Health
H	En-Route High Altitude Chart (preceded by identification)
H+	Hours plus/hours plus...minutes past the hour
HAT	Height Above Touchdown (USAF/NATO)
HF	High Frequency
Hgt	Height
HJ	Sunrise to Sunset
Hkwr	Hookwire
HN	Sunset to Sunrise
HO	Service Available to Meet Operational Requirements
Hol(s)	Holiday(s)
HPOX	High Pressure Oxygen
Hr(s)	Hour(s)
HS	Service Available During Hours of Scheduled Operations
HX	No Specific working hours
H24	Continuous Service
I	Immigration
IAM	Instrument Approach Minima
I Bn	Identification Beacon
ICF	Initial Contact Frequency
Ident	Identification
ILS	Instrument Landing System
IM	Inner Marker
InAF	Indian Air Force
Inbd	Inbound
Incl	Inclusive
Info	Information
Init	Initial
INTL, intl	International
IqAF	Iraqi Air Force
JASU	Jet Aircraft Starting Unit
J-BAR	Jet Barrier
JNT, Jnt	Joint
KAF	Kenyan Air Force
Kg	Kilograms
KHz	Kilohertz
Km	Kilometres
Kts	Knots
Kw	Kilowatts
L	Left (Runway Identification)
L	En-Route Low Altitude Chart (preceded by identification)
(L)	Lower Airspace Radar service (preceded by frequency)
LAS	Lower Airspace Service

LDA	Landing Distance Available
LHOX	Low and High Pressure Oxygen
LHS	Left Hand Side
LOX	Liquid Oxygen
LPOX	Low Pressure Oxygen
LSB	Lower Side Band
Ltd	Limited
(M)	MATZ Penetration Service
M, m	Metres
°M	degrees Magnetic
MACC	Military Area Control Centre
MAS	Middle Airspace Service
Max, max	Maximum
MDA	Minimum Descent Altitude
MDH	Minimum Descent Height
MET, met	Meteorological, Meteorology
METRO	Pilot-to-Metro voice call
MF	Medium Frequency
MHz	Megahertz
MIL, mil	Military
Min(s), min(s)	Minutes
Mkr	Marker, marker beacon
MM	Middle Marker
Mnm mnm	Minimum
Mod	Modified
MP	Maintenance Period
MRA	Minimum Reception Altitude
MSD	Minimum Separation Distance
MTA	Military Training Area
MTOW	Maximum Take-off Weight
mthly	Monthly
MTWA	Maximum Total Weight Authorized
N	North, Northern
NA	Noise Abatement Procedures
NDB	Non-Directional Beacon
NM, nm	Nautical Miles
NOTAM	Notices to Airmen
OAC	Oceanic Area Control Unit
OACC	Oceanic Area Control Centre
OCA	Obstacle Clearance Altitude
OCH	Obstacle Clearance Height
OCL	Obstacle Clearance Limit
OD	Other Days
O/H	Overhead
OM	Outer Marker
OPS, Ops	Operations
O/R	On Request
OT	Other Times
Ovrn	Overrun
Oxy	Oxygen
OXRB	Oxygen Replacement Bottles
P	Primary
PAPI	Precision Approach Path Indicators
PAR	Precision Approach Radar
pax	Passengers
PCSV	Pilot to Controller Service
PF	Primary/Final Talkdown
PFSV	Pilot to Forecastor Service
PkAF	Pakistani Air Force
PMSV	Pilot-to-Metro Service
PNR	Prior Notice Required
PPR	Prior Permission Required
PS	Primary/Search Director
PSP	Pierced Steel Planking
QDM	Magnetic Heading to Facility
QDR	Magnetic Bearing from Facility
QFE	Atmospheric pressure at aerodrome elevation (or at runway threshold)
QFU	Magnetic orientation of runway
QNH	Altimeter sub-scale setting to obtain elevation when on the ground

PLANILLA DE MENSAJES TRANSMITIDOS

DIA: MES. AÑO:

NUMERO DE MENSAJE	LETRA	GRUPO HORARIO	PROMOTOR (Dpto. que originó)	DESTINATARIO (Ejecutivo)	OBSERVACIONES

	Right (runway identification)
RAAF	Royal Australian Air Force
RAMP	Ramp Control
RCR	Runway Condition Reading
RDA	Runway Deicing Agent
Rgn	Region
RHC	Right Hand Circuit
RHS	Right Hand Side
RMAF	Royal Malaysian Air Force
RMAF	Royal Moroccan Air Force
RPS	Regional Pressure Setting
RSA	Radar Service Area
RSAF	Republic of Singapore Air Force
RSAF	Royal Saudi Air Force
RTAF	Royal Thai Air Force
RWY, Rwy	Runway
Rx	Receiver
S	Secondary
SAFE BAR	Safeland Barrier
SAR	Search and Rescue
Sched	Schedule
SELCAL	Selective Calling System
SF	Secondary/Final Talkdown
SID	Standard Instrument Departure
SIGMET	Information in plain language issued by meteorological watch offices concerning certain meteorological phenomena
SLAF	Sri Lanka Air Force
SR	Sunrise
SRA	Surveillance Radar Approach
SRA	Special Rules Area
SRE	Surveillance Radar Element
SRZ	Special Rules Zone
SS	Sunset
SSB	Single Side Band
SSP	Solid Steel Planking
SSR	Secondary Surveillance Radar
STAR	Standard Instrument Arrival Route
Stn	Station
STOL	Short Take-off and landing
°T	True (degrees)
TACAN	Tactical Air Navigation Equipment
TAP	Terminal Approach Procedures
TAR	Terminal Area Surveillance Radar
TCA	Terminal Control Area
TCH	Threshold Crossing Height
Tel	Telephone
Term	Terminates
THLD, Thld	Threshold
TODA	Take-off Distance Available
TORA	Take-off Run Available
T-VASIS	'T' Visual Approach Slope Indicator System
TVOR	Terminal (low power) VOR
TWR, Twr	Tower
Tx	Transmit
UAS	Upper Airspace Service
UAE	United Arab Emirate
UDF	Ultra High Frequency Direction Finder
UHF	Ultra High Frequency
UIC	Upper Information Centre
UIR	Upper Flight Information Region
UNLTD	Unlimited
USAF	United States Air Force
UNK, unk	Unknown
unsvc	unservicable
USB	Upper Side Band
USN	United States Navy
UTC	Co-ordinated Universal Time
VASI	Visual Approach Slope Indicator
VDF	Very High Frequency Direction Finder
VHF	Very High Frequency
VOLMET	Meteorological information for aircraft in flight
VOR	Very High Frequency Omni Range
VORTAC	Very High Frequency Omni Range and Tactical Air Navigation Equipment
VOT	VOR Receiver Test facility
VTOL	Vertical Take-off and landing
Wh	White
w	watts
WIP	Work in Progress
Wkdy	Weekdays
wkly	weekly
W/T	Wireless Telegraphy
Wx	Weather
X	X Channels (TACAN)
Y	Y Channels (TACAN)
Z	Zulu (UTC)

ANNOTATIONS AND CODES

GENERAL

ff	Facility as aerodrome times.
x	On request, facility can be provided in minutes as a result of request made from the a flight.
§	By arrangement, facility can be made available provided prior arrangements are made bef Both x and § may have the addition of a time required to implement.
%	EMERGENCY frequency (Monitored).
%x	EMERGENCY frequency (Not monitored but immediately available).
(E)	243·0 and 121·5 May or may not be monitored by the station but is available through appropriate ATCC.
(V)	121·5 May or may not be monitored by the station but is available on request through appropriate ATCC.
(U)	243·0 May or may not be monitored by the station but is available on request through appropriate ATCC.
†	Varied by Daylight Saving Time (DST). When DST is in force, subtract one hour from stated time.
■	Saudi Arabian uncontrolled aerodrome (See FPD1).

PLANILLA DE MENSAJES TRANSMITIDOS

DIA: MES. AÑO:

NUMERO DE MENSAJE	LETRA	GRUPO HORARIO	PROMOTOR (Dpto. que originó)	DESTINATARIO (Ejecutivo)	OBSERVACIONES

RUNWAY STRENGTH

NOMENCLATURE

a. Pavement Classification Number	PCN	g. Twin wheel type undercarriage	T (C9A)
b. Load Classification Group	LCG	h. Single Tandem type undercarriage	ST(130)
c. Load Classification Number (+ h factor + I factor, where known)	LCN	i. Single Belly Twin Tandem type undercarriage	SBTT (KC10)
d. All Up Weight/Tyre pressure	AUW	j. Twin Tandem type undercarriage	TT (B52)
e. Aircraft Type eg.	B747 etc	k. Twin Delta Tandem type undercarriage	TDT (C5)
f. Single wheel type undercarriage	S(F15)	l. Double Dual Tandem type undercarriage	DDT (B747)
		m. Single Wheel Loading	SWL

Note: Add 000 to the figures shown in d, f, g, h, i, j, k, l, and m eg. 120 = 120,000lbs. S, T, ST, SBTT, TT, TDT, DDT show the gross aircraft weight which can be accepted for continuous operations.

For aerodromes in Algeria, Morocco and Tunisia the runway strength is given as:-

Single Wheel loading	SWL
Twin Wheel loading	TWL
Twin Bogie loading	TBL

Note: These figures are given as thousands of pounds per principal undercarriage assembly.

PAVEMENT LOAD CLASSIFICATION GROUP (LCG) SYSTEM

1. LCG. The bearing strength of a pavement is indicated by a Load Classification Group. This is derived from the characteristics and type of construction. Each LCG embraces a range of LCN values. The LCG of a pavement can be obtained by taking the LCN concerned and comparing it with the table. Acft LCGs are promulgated in ODMs or Aircraft Manuals.

2. LCG/LCN Relationship. The range of LCN values in each Load Classification Group has been selected to group together aircraft which impose similar stress levels on the pavement and which cover reasonable and regular increments of pavement thickness as follows:-

LCN	LCG	LCN	LCG
101-120	I	16-30	V
76-100	II	11-15	VI
51-75	III	10 and under	VII
31-50	IV		

NOTE: LCG reformulates LCN only; there is no correlation with SWL, ESWL etc. nor is any correlation possible.

3. Operating Procedures. Providing the LCG containing the LCN of the aircraft corresponds to that of the pavement, unlimited use of the pavement areas is permitted. Occasional and infrequent use may be made of pavements by aircraft within the LCG one above the published value at the discretion of the aerodrome operator. Aircraft with a LCN which places it two or more higher than the published aerodrome LCG should only be allowed to operate in emergency.

4. Instances may occur where LCG does not agree with last published LCN. This is because the calculations of LCG are, in many cases, based on a new evaluation of pavement strength.

THE AIRCRAFT CLASSIFICATION and PAVEMENT CLASSIFICATION NUMBER SYSTEM

1. The System. The ACN/PCN system provides a method of classifying pavement bearing strength for aircraft above 12500lbs (5700kg) Maximum Total Weight Authorised (MTWA). The ACN is a number expressing the relative effect of an aircraft load on a pavement for a specified sub-grade strength. The PCN is a number expressing the bearing strength of a pavement for unrestricted operations
Note: The bearing strength of a pavement intended for aircraft below 12500lbs MTWA, shall be reported by maximum allowable aircraft weight and maximum allowable tyre pressure.

2. Aircraft Classification Number (ACN). The ACN is calculated taking into account the weight of the aircraft, the pavement type, and the sub-grade category. ACN values for British Military aircraft (one for rigid pavements and one for flexible pavements) are given in the FIH. The tables give ACN values for two weights, one at MTWA and the lower weight for the APS or Operating Weight Empty. If the aircraft is operating at an intermediate weight, the ACN value can be calculated by a linear variation between the limits.

3. Pavement Classification Number (PCN). PCNs are reported as a five part code. Apart from the numerical value of the PCN, the report includes the pavement type (rigid or flexible) and the subgrade support strength category. Provision is made in the report for the aerodrome authority to place a limit on maximum allowable tyre pressure, if this is a constraint, and an indication of whether the pavement has been evaluated by technical means or by past experience of aircraft use of the pavement. Details of the coded format and an example are:-

PLANILLA DE MENSAJES TRANSMITIDOS

DIA: MES. AÑO:

NUMERO DE MENSAJE	LETRA	GRUPO HORARIO	PROMOTOR (Dpto. que originó)	DESTINATARIO (Ejecutivo)	OBSERVACIONES

b. CN number.

c. The Type of pavement:
R = Rigid
F = Flexible

d. The maximum tyre pressure authorised for the pave...
W = High; no limit
X = Medium, limited to 217 psi
Y = Low, limited to 145 psi
Z = Very low, limited to 73 psi

e. The pavement sub-grade category:
A = High
B = Medium
C = Low
D = Ultra-Low

e. Pavement evaluation method:
T = Technical evaluation
U = By experience of aircraft using the pavement

f. Example:

If the bearing strength of a rigid pavement resting on a medium strength sub-grade has been assesse... technical evaluation to be a PCN of 80 and there is no tyre pressure limit, then the reported information w... be:

PCN: 80/R/B/W/T

4. Operating Procedure. Normal operations: provided a pavement PCN is equal to or greater than the A... the aircraft unlimited use of the pavement is permitted. Overload operations: individual aerodrome authe... are free to decide on their own criteria for permitting overload operations as long as pavements remain saf... use by aircraft. Overload operations in excess of an ACN over PCN of 50% should only be undertaken i... emergency.

ARRESTING SYSTEMS

Refer to current aircraft Operating/Flight Manuals for specific engagement weight and speed criteria base... aircraft structural restrictions and arresting system limitations. Acft arresting systems operational data clearances are stated in AP119J-1400-1. CAUTION RHAG. Engagements - centre line light fittings (L11) ... cause hook skipping.

1. UNITED KINGDOM

a. A-GEAR

RHAG	Rotary Hydraulic Arresting Gear Mk 1
PUAG	Purpose Use Arresting Gear Mk 21
SPRAG	Spray Arresting Gear Mk 1
CHAG	Chain Arresting Gear

b. J-BAR

RAF Mk 5	Barrier Arresting System
RAF MK 6	Barrier Arresting System
RAF Mk 12	Barrier Arresting System
RAF Mk 12A	Barrier Arresting System
* RAF TYPE A	Barrier Arresting System (all nylon net)
** RAF TYPE B	Barrier Arresting System

* Replacement equipment for RAF Mk 5 and Mk 6.
** Replacement equipment for RAF Mk 12 and Mk 12A.

2. FOREIGN

Where an arresting system is shown as having a UK equivalent, it is stressed that this information is offered ... guide only and does not indicate that either system meets the technical specification of the other. Where ... type is not known, the abbreviations, J-BAR and A-GEAR are used.

DESIGNATOR	TYPE	NEAREST UK EQUIVALENT
AAE-34B-1C	A-Gear	RHAG
AEE-44B-2C	A-Gear	RHAG
AAE-44B-2D	A-Gear	RHAG
AAE-44B-2E	A-Gear	RHAG
AAE-44B-2H	A-Gear	RHAG
AAE-44B-2C/A30**	Barrier	NIL
BAK-9	A-Gear	RHAG
BAK-12	A-Gear	RHAG
Dual BAK-12	A-Gear	RHAG
BAK-13	A-Gear	RHAG
Befab 8:3*	A-Gear/ Barrier	UNKNOWN
Befab 8:3*	A-Gear/ Barrier	RAF Mk6 UNKNOWN
Befab 12:3**	Barrier	UNKNOWN
Befab 20:4	Barrier	RAF Mk6
Befab 21:2*	A-Gear/ Barrier	UNKNOWN
Befab 24:4	A-Gear/ Barrier	UNKNOWN
Befab 56:2	A-Gear	UNKNOWN
Bliss 500S	A-Gear	UNKNOWN
E-5	A-Gear	NIL
E-15	A-Gear	CHAG
E-27	A-Gear	RHAG
E-28	A-Gear	RHAG
HKB	A-Gear	RHAG
MA-1A	U/C Catcher (net)	CHAG
MA-1A(Mod)	U/C Catcher (net)/ A-Gear	NIL
Rolba	Barrier	NIL
Safe-Bar	Barrier	CHAG
		RAF Mk12A

PLANILLA DE MENSAJES TRANSMITIDOS

DIA: MES. AÑO:

NUMERO DE MENSAJE	LETRA	GRUPO HORARIO	PROMOTOR (Dpto. que originó)	DESTINATARIO (Ejecutivo)	OBSERVACIONES

LOCATION OF ARRESTING SYSTEMS. Arresting systems are depicted as they are located on the runway. T
information should be read from left or right depending on the runway in use. The middle portion of the runw
is indicated by a line. The distance of the arresting system from the end of the runway (or into the overrun),
the end on which the system is located, is indicated in parentheses under the applicable system. Arresti
systems which have a bi-directional capability and can be utilised for emergency approach end engagemen
are indicated by the symbol (B). Up to 30 minutes notice may be required for approach and engagemen

Example:

Rwy07	RAF Mk6 (30ft Ovrn)	RHAG (B) (1,300ft)	———	RHAG (B) (1,300ft)	RAF Mk6 (30ft Ovrn)	Rwy 2

LIGHTING

L1	Goose Necks/Flares/Portable Electric
L3	Runway Floods
L4	Runway or Strip
L5	Approach Lights
L6	Runway or Strip High Intensity
L7	Approach Lights High Intensity
L8	Sequence Flashing Strobe Approach Lights
L9	VASI GP 3° unless otherwise stated
L10	Threshold Strobe Lights
L11	Runway Centreline Lighting (See Note)
L12	Runway End Identification Lights
L13	Runway Threshold Lighting
L14	LITAS Low Intensity Two Colour Approach System
L15	PAPI GP 3°, left-hand side or symmetrical display unless otherwise stated

Note:- Colour coded centreline lighting. Red for final 984ft/300m. Alternate Red/Whites for 984ft/300m to 2,953ft/900m from end. Runways less than 5,906ft/1,800m in length, Red/Whites start from runway mid-point. Threshold bars Green - Runways ends Red.

PLANILLA DE MENSAJES RECIBIDOS

DIA: MES. AÑO:

NUMERO INTERNO	PROMOTOR	DESTINATARIO DPTO. INTERNO	GRUPO HORARIO	NUMERO DE MENSAJE	FIRMA	ACLARACION

FUELS

NATO CODE	JOINT SERVICES DESIG	BP	SHELL	ESSO	MOBIL	US MIL DESIG
F12	(See note)	-	AVGAS 80	-	AVGAS 80(a)	MIL-G-5572F Grade 80
F18	AVGAS 100LL	AVGAS 100LL	AVGAS 100LL	-	AVGAS 100LL(a)	MIL-G-5572F Grade 100/130
F22	AVGAS 115/145	AVGAS 115	AVGAS 115	AVGAS 115	AVGAS 115/145	MIL-G-5572F Grade 115/145
F34	AVTUR /FSII	JET A-1(b) (with FSII)	-	A-1 plus AL38	AVTUR(c) or JET A-1(b)	MIL-T-83133A Grade JP-8
F35(d)	AVTUR	JET A-1	JET A-1	A-1	AVTUR or JET A-1	-
F40	AVTAG /FSII	JET B/ JP4	-	-	JET 4 or JET B(b)	MIL-T-5624L Grade JP-4
F42	AVCAT /FSII	-	-	-	-	-
F43	AVCAT	-	-	-	JET 5 or JP-5/JP-4	MIL-T-5624L Grade JP-5
F44	AVCAT /FSII	AVCAT (FSII)	JP-5	TURBO 5 plus AL31 or AL41	JET 5(c) or JP5	MIL-T-5624L Grade JP-5

NOTE. F12 as a NATO designator is now obsolete but is retained in this Supplement for identification purposes

ANNOTATIONS

(a) For Military use waivers needed for the absence of corrosion inhibitor.
(b) At Civil Aerodromes this fuel may require approved corrosive inhibitor and/or anti-icing additive.
(c) For Military use requires anti-icing additive.
(d) The obsolete term JP1 is still used in some countries.

OILS

NATO CODE	JOINT SERVICES DESIG	BP	SHELL	ESSO	MOBIL	US MIL DESIG
O-113	-	65	65	-	WHITE BAND or 101/1065	MIL-L-6082D GRADE 1065
-	OM-170	80	80	-	GRAY BAND	-
O-117	OM-270	100	100	-	RED BAND or 101/1100	MIL-L-6082D GRADE 1100
O-123	OMD-160	D80	W80	E-80	80 or AVREX 106 TYPE III	MIL-L-22851B TYPE III
O-125	OMD-250	D100	W100	E-100	100	-
O-128	OMD-370	D120	W120	E-120	120 or AVREX 106 TYPE II	MIL-L-22851C TYPE II
O-133	OM-10	-	AEROSHELL TURBINE 2	-	M TURBO 201/1010	MIL-L-6081L GRADE 1010
O-134	OM-13	HYDRAULIC 2	1	UTILITY	-	-
O-135	OM-11	-	3	RD 2490	-	-
O-136	OEP-71	-	9B	-	-	-
O-138	OM-71	-	9	-	-	-
O-14?	OM-12	501	FLUID			

O-147	OX-14	SO3	FLUID 12	P-38	-	MIL-L-6085A
O-148	OX-9	-	308	2389	TURBO 256	MIL-L-7808J
O-149	OX-38	-	750	274	-	-
O-150	(See note 4)	-	-	-	-	-
O-153	OEP-30	-	5LA	-	-	MIL-L-6086C GRADE L
O-155	OEP-70	-	5MA	MEDIUM	-	MIL-L-6086C GRADE M
O-156	OX-27	-	500	2380 and 2393	JET OIL II	MIL-L-23699B
O-160	OX-26	-	555(a)	25	-	-
O-176	OMD-40	51 and 52	-	-	-	-
O-190	OX-18	-	FLUID 16	-	-	VV-L-800C
O-192	-	-	ROYCO 315	-	-	MIL-L-3150B
-	OX-7	-	390	-	-	-

ANNOTATION
(a) Not approved by Lycoming for use in Chinook's T55-712E engines.

HYDRAULIC FLUIDS

H-515	OM-15	HYDRAULIC 1B	4 or 41	J-41	HFC	MIL-H-5606D
-	OX-20	Skydrol 500B	(also made by Monsanto)			

SPECIAL AND MISCELLANEOUS FLUIDS

NATO CODE	JOINT SERVICES DESIG	BP	SHELL	ESSO	MOBIL	US MIL DESIG
S-737	AL-11	De-Icing 1	06A	De-Icing 1	-	TT-I-735a GRADE B
S-742	-	Napgel 1	S7632	-	-	MIL-A8243C TYPE I
S-745	AL-5	De Icing 2	07	-	-	-
S-746	AVPIN					
S-747	AL-14	-	METHANOL	METHANOL	-	O-M-232I GRADE A
S-748	AL-31	-	MG 100	-	-	MIL-I-27686E
S-757	AL-39	-	-	-	-	TT-10-177
S-1739	WTA	DEMINERALISED WATER (Blended with S-747 to make S-1740 & S-1744).				
	AL-24	METHMIX 60/40/0	METHMIX 60/40/0	-	METHMIX 60	-
S-1744	AL-28	METHMIX 45/55/0	METHMIX 45/55/0	METHMIX 44	METHMIX 45	-
-	AL-38	(See Note 3)	-	-	-	-

NOTES:
1. These tables have been compiled from Def Stan 01-5/6 and various commercial guides.
2. The civilian fuels and oils listed are the normally acceptable equivalents of the NATO designations. However, these tables do not constitute an authority for the use in military aircraft of a particular commercial grade of fuel or oil; if in doubt, aircraft Captains should consult their operating authority to confirm the acceptability of such fuels and oils for their aircraft types.
3. The Code used for FUELS, OILS and FLUIDS is the NATO designation. Where an item has no NATO Code the Joint Services Designation is used. Such is the case with MISCELLANEOUS FLUID AL-38, OILS OM-170 and OX-7. AL-38 is a mixture of S-748 (FS II) and a corrosion inhibitor (normally HITEC-515).

AIRCRAFT SERVICING AND STARTING UNITS

UNITED KINGDOM:-

ERS CODE	OUTPUT OR DESCRIPTION
Electrical Servicing and Starting Trolleys	
E1	DC 24v, 200-600 amp
E2	DC 28v/9kW
E3	DC 28v/10kW
E4	DC 28v/20kW
E5	DC 28v/35kW
E6	DC 28v/10kW. 112v/40kW
E7	DC 28v/12kW. 112v/50kW
E8	DC 28v/6kW. 112v/44kW
E9	DC 24v. 112v
E10	DC/AC 200v/15kVA. 28v/10kW
E11	DC/AC 200v/25kVA. 28v/6kW
E12	DC/AC 200v/60kVA. 28v/10kW
E13	AC 115v/10kVA. 2400 Hz
E14	AC 200v/30kVA
E15	AC 200v/48kW
E16	AC 200v/90kVA
Air Starting Trolleys	
A1	40psi/1·5 lbs per sec (PALOUSTE, LPAS Mk 2A)
A2	38psi/2 lbs per sec (LPAS Mk 10)
A3	38·5 psi/2 lbs per sec (LPAS Mk 11, LPAS Mk 4)
A4	40psi/2 lbs per sec (LPAS Mk 12, LPAS Mk 12L, LPAS Mk 12A, LPAS Mk 1, LPAS Mk 2B)
A5	40-1,200psi (HP/LPAS 8 CYLINDER)
A6	38·5 psi/2 lbs per sec (LPAS Mk 17)
Starter Cartridges	
C1	PERCUSSION No 1, Mk 1
C2	INITIATING I PH, No 2, Mk 2
C3	INITIATING I PH, No 2, Mk 3
C4	ELECTRIC No 8, Mk 2
C5	ELECTRIC No 9, Mk 2
C6	ELECTRIC No 10, Mk 3
C7	ELECTRIC No 14, Mk 2

FOREIGN:-

ERS CODE	FOREIGN DESIGNATION	OUTPUT OR DESCRIPTION
Electrical Servicing and Starting Trolleys		
E25	A-1	DC. 28v, 7·8 kW, 280 amp
E26	A-3, 3A	DC. 28v, 22 kW, 800-1,200 amp
E27	A-3AE	DC. 24 v/28 v, 40 kW
E28	A-7	DC. 28 v, 1,050 amp
E29	AF/M32A-10	AC/DC. 28 v, 15 kW, 500 amp. 115-200 v, 15 kW, 20 kVA, 400 Hz
E30	B10, 10A, 10B	AC/DC. 28 v, 7·5 kW. 110 v, 3 kW. 115-200 v, 40 kVA, 400 Hz
E31	BC-3500	Data Unknown
E32	C-21	AC/DC. 28 v, 11 kW. 115-200 v, 8 kW, 380-900 Hz
E33	C-21-B	AC/DC. 28 v, 11 kW. 115 v, 8 kVA, 380-700 Hz
E34	C-22, 22A, 22C	AC/DC. 28 v, 22 kW, 800-1,200 amp. 115-200 v, 8 kW, 70 amp. 380-900
E35	C-26	AC/DC. 28 v, 45 kW. 115-200 v, 15 kW, 380,800 Hz
E36	C-26B, 26C	28v, 45kW; Split Bus; 115-200v, 15kW, 380-800 Hz, 1 Phase, 2 Wire
E37	DSA 300	AC/DC. 28v. 115/200 v, 35 amp, 30 kVA, 400 Hz
E38	ECU-9M	AC/DC. 28 v, 100 amp. 220 v, 130 amp. 440 v, 64 amp
E39	G-6	DC. 28 v, 6 kW
E40	G-10	DC. 28 v, 10 kW
E41	G-38	DC. 24 v, 800 amp. 28 v, 1,000 amp. 32 v, 1200 amp (Rolstarter Spec
E42	G-40	DC. 28 v, 40 W, 1,425 amp

E45	MD-3	AC/DC. 28 v, 1,500 amp, 45 kW. 115-200 v, 60 kVA, 400 Hz
E46	MD-3A	AC/DC. 28 v, 1,500 amp, 45 kW. 115-200 v, 45 kW, 60 kVA, 400 Hz
E47	MD-3M	AC/DC. 28 v, 15 kW, 500 amp. 200 v, 60 kVA. 115 v, 60 kVA, 400 Hz
E48	M-32-A-13	AC/DC. 28 v, 150 v/300-140 v, 22 kVA. 115-200 v, 400 Hz
E49	PE-75	AC. 120 v, 22 amp
E50	ST-22/28	DC. 28 v, 22 kW
E51	ST-38	DC. 22 v. 800 amp. 28 v, 1,000 amp. 33 v, 1200 amp (Rolstarter Special)
E52	ST-45	AC/DC. 28 v, 45 kW. 115/200 v, 60 kVA, 400 Hz
E53	ST-60	AC/DC. 28 v, 45 kW. 115/200 v, 60 kVA, 400 Hz
E55	U-1000	DC. 28 v, 600-1,200 amp
E56	U-1003	DC. 28 v-5 v, 600-1,200 amp
E57	RV-180	DC/AC. 28 v, 1,300 amp. 115/100 v, 400 Hz. 75 kVA
E58	A/M 32A-86	DC/AC. 28 v, 1,500 amp 72 kW. 115/200 v 90kVA

Air Starting Trolleys

A25	ACE-37A	3,600 psi, 18,000 cu in capacity
A26	MA-1	150 Air HP, 115 lb/min, 50 psia
A27	MA-1A	150 Air HP, 82 lb/min, 45 psia
A28	MA-2	250 Air HP, 150 lb/min, 65 psia
A29	MC-1	15 CFM, 3,500 psi
A30	MC-1A	15 CFM, 3,500 psi, 4 stages
A31	MC-1 Modif	15 CFM, 3,500 psia, 5,000 cu in
A32	MC-2A	15 CFM, 200 psia
A33	MC-11	4,000 psi, 8,000 cu in, 15 CFM
A34	MJ-1	3,000-5,000 psi, 30 GMP flow, 110 HP
A35	502-7D, F-52372	182 lb/min, 52-8 psia
A36	A2	3,000 psi
A37	A3	3,200/3,500 psi
A38	TASU	Turbine Air Starting Units
A39	GTC-85	120 lbs/min at 45 psi
A40	WELLS AIR START SYSTEM	180 lbs/min at 75 psi, 120 lb/min at 45 psi
A41	GSU-160	47 lbs/psi, 112 lbs/min
A42	TC-50	TURBO COMPRESSOR

ERS CODE	FOREIGN DESIGNATION	OUTPUT OR DESCRIPTION

nbination Air And Electric Start Units

EA25	MA-1 MPSU	AC/DC. 28 v, 500-1,000 amp. 115 v-200 v, 25 kW, 400 Hz 3,500 psi, 45 psia, 150 Air HP, 117 lb/min
EA26	MA-2 MPSU	AC/DC. 28v, 1000 amp. 28 v, 500 amp. 115-200 v, 30 kVA 3,500 psi, 45 psia, 150 Air HP, 110 lb/min
EA27	MA-3 MPSU	AC/DC. 28 v, 30 kW, 1,000 amp. 115-200 v, 60 kVA. 115 v, 20 kVA 3,500 psi, 15 CFM. 150 lb/min, 60 psi
EA28	M32A-60	AC/DC. 28 v, 15 kW. 120 v, 25 kVA. 120/208 v, 75 kVA Pneumatic capability: 120 plus or minus 4 lbs at 49 plus or minus psia NOTE: During combined electrical and pneumatic loads, the pneumatic circuitry takes preference and will limit the amount of electrical power available.
EA29	M32A-60A	AC/DC. 28 v, 200 amp. 120 v/208 v, 60 kW Pneumatic 150 lb/min plus or minus 6. 51 psia plus or minus 2.
EA30	NCPP/RCPT-105	AC/DC. 28 v, 700 amp 120/208 v, 30 kVA, 400 Hz 180 lbs/min at 75 psi. 120 lbs/min at 45 psi
EA31	GPE-180	DC/AC. 28 v/115 v, 400 Hz, 50 psi, Air Flow 198 lb/min

Starter Cartridges

C25	MxU-4A
C26	P1
C27	STU-3A

128

PORT STANLEY AIRPORT

RUNWAY DIMENSIONS ARE 2600 FEET BY 55 FEET
FREQUENCIES: APPROACH HF5580, TOWER 118.1
NAV AIDS: NDB 340 KHZ, POS 55141.87 WO5750.17, 4.6 NM WSW OF AIRPORT
ID STA: FUEL - AVGAS ONLY